Möglichst jung kaufen



Modellgeschichte

9/94
Einführung der Baureihe 145 mit drei Türen. Drei Boxermotoren stehen zur Wahl: 1,4 l mit 66 kW/90 PS, 1,6 l mit 76 kW/103 PS sowie ein 1,7 l mit 95 kW/129 PS. Dazu ein 1,9-l-Turbodiesel mit 66 kW/90 PS

5/95
Einführung des fünftürigen Stufenheck-Modells 146

9/95
Neu: Modell 145 „Quadrifoglio" mit 2-l-16V-Twin-Spark-Reihenvierzylinder und 110 kW/150 PS

1/96
Neuer 2,0-l-Turbodiesel mit 66 kW/90 PS

7/96
1,7-l-Boxer eingestellt

2/97
Neue Twin Spark-Motoren: 1,4 l (76 kW), 1,6 l (88 kW) und 1,8 l (103 kW), dazu passend auch neue Getriebe. Neugestaltung des Innenraums

Mängel und Pannen

Vorsicht ist beim Kauf dieser Alfas das erste Gebot, auch wenn sich die Verarbeitungsqualität generell im Verlauf der Bauzeit enorm gemausert hat. Speziell unter den beiden ersten Baujahren finden sich eine Menge Montagsautos, die mit nervigen **Klappergeräuschen** aus den unterschiedlichsten Ecken aufwarten.
Probleme gibt es häufig mit den Motoren: Entweder geben sie undefinierbare **Geräusche** von sich, neigen zu **Blockaden** oder leiden an **Überhitzungserscheinungen**. Auch Defekte an **Öl-** oder **Kraftstoffpumpen** sind keine Seltenheit. Ebenso ein bekanntes Thema ist die hakelige und schwergängige **Schaltung**, während die **Getriebe** selbst zu Undichtigkeiten oder sonstigen Macken neigen. Ärgerlich auch: defekte **Wegfahrsperren** lassen sich oft nicht entschärfen – das heißt dann eben: Zu Fuß zur Alfa-Werkstatt!

Der Nachfolger des seligen Alfa 33 konnte sich trotz flotter Optik bis lang nicht so recht am Markt durchsetzen. Was eigentlich erstaunlich ist, denn der kleinste Sproß der sportlichen Fiat-Tochter, den es seit Februar 96 auch als 146 mit Stufenheck und fünf Türen gibt, bietet eine Menge Gegenwert fürs Geld.
Das fängt schon bei der pfiffig gestalteten **Karosserie** an, die dieses besondere italienische Flair verströmt. Da gewöhnt man sich vielleicht sogar an die schwachen Türarretierungen und achtet tunlichst darauf, daß die ungeschützten Seitenflanken keine Rempler abbekommen. Der **Kofferraum** öffnet sich per Zentralverriegelung (integrierte Wegfahrsperre) und läßt sich auch leicht beladen. Halterungen für Warndreieck und Verbandkasten sucht man hier zwar vergeblich, die asymmetrisch teilbare Rücksitzbank vergrößert das Volumen aber bei Bedarf von 340 auf 705 Liter.
Das geht dann allerdings zu Lasten des flott gestylten **Innenraums**. Zwar sind Kleinkram-Ablagen rar, dafür kann sich aber der Beifahrer richtig lang machen, und auch der Chauffeur darf stolze 1,85 m messen. Bis auf die fummeligen Lehnenversteller und das umständliche Angurten auf der zu zwei Sitzmulden ausgeformten Rückbank gibt's hier nichts zu meckern. Gleiches gilt in eingeschränkter Form für den **Fahrerplatz**: Die Rundumsicht ist perfekt, Höhenverstellung von Fahrersitz und Lenkrad sowie Servolenkung sind serienmäßig. Wenn da nicht die winzigen Pedale und das oft schwer schaltbare Getriebe wären. Auch sitzt das Radio zu tief, was einen leichten Schatten auf den sonst recht umfangreichen **Sicherheits**standard wirft. Serienmäßig sind Fahrer-Airbag, Gurtstraffer und leider vorn wie hinten zu kurze Kopfstützen. Die Gurte sind vorn höhenverstellbar und auch die Innenraumkonturen wurden für den Notfall teilweise gepolstert und damit entschärft.
Zu den **Motoren**: Drei Boxer und ein Diesel standen anfangs zur Wahl. Klar, daß der 1,7-Liter-16V der Spritzigste ist. Die anderen glänzen zwar durch Drehfreude und vibrationsarmen Lauf, doch in Sachen Durchzugskraft hapert es schon ziemlich. Ruckelnde Gasannahme ist die Quittung – und bei hohem Tempo eilt die Drehzahlmesser-Nadel oft in den roten Bereich. Ein Faktum, das sich leider auch im hohen Spritverbrauch niederschlägt. Doch zum Trost macht das **Fahrverhalten** einiges wieder wett. Hier



Das Cockpit ist ähnlich flott gestylt wie die Karosserie. Speziell Beifahrern bietet sich ein üppiges Raumangebot

gibt es nichts zu kritisieren. Der Alfa liegt satt auf der Bahn, verunsichert seinen Fahrer nie – und gebremst wird mit serienmäßigem ABS. Schade nur, daß der **Fahrkomfort** durch hartes Fahrwerkspoltern getrübt wird. Und die offenbar auf italienisches Klima abgestimmte Heizung läßt bei winterlichen Temperaturen so manchen frösteln.
Das **Fazit:** Der kompakte Alfa ist ein Auto für Individualisten. Wer sich dazu zählt, sollte möglichst nach einem jüngeren Exemplar Ausschau halten: Hier halten sich die kleinen Macken in engen Grenzen.

Viel Lorbeer, wenig Erfolg



Modellgeschichte

5/92
Modelleinführung: Zwei Vierzylinder mit 1,8 und 2,0 Litern sowie V6 mit 2,5 Liter Hubraum

11/92
Allrad-Variante Q4 mit Turbo-Motor

5/93
1,7-Liter Twin Spark ersetzt 1,8-l-Version

11/93
Sondermodell „DTM 93"

1/94
Fahrer-Airbag und Gurtstraffer für alle Modelle

4/94
2,5-l-Turbodiesel

5/95
Überarbeitung der Modellreihe. Neu: 2,0-l- und 1,8-l-Vierventiler-Twin Spark

3/96
Zusätzlich: 1,6-l-Twin Spark-Vierventiler, Modellpflege im Innenraum

10/97
Nachfolgermodell eingeführt: Alfa 156

Mängel und Pannen

Hauptproblem beim Alfa 155: Motordefekte wegen durchgebrannter **Zylinderkopfdichtungen** und **Ölundichtigkeiten.** Außerdem neigen die **Zahnriemen** beziehungsweise die **Steuerkette** schon mal zum Reißen. Aber der sensible Italiener hat noch mehr Ungemach auf Lager: Undichte **Kühlschläuche** kommen genauso vor wie gerissene **Keilriemen.** Ungewöhnlich oft verweigert auch der Kühlerlüfter seinen Dienst. Den fröhlichen Start in einen jungen Tag vergällt bisweilen eine defekte **Batterie,** ebenso können Fehler an der **Zündelektronik** und an der **Kraftstoffpumpe** nerven. Unbedingt prüfen: die Wirkung der **Handbremse** – sie ist auch bei jungen Gebrauchten oft unzureichend.

Neue Besen kehren nicht immer gut. Den Beweis dafür lieferte der Alfa 155. Das erste reinrassige Kind der Ehe zwischen Fiat und Alfa Romeo ging zwar 1992 mit vielen Vorschußlorbeeren an den Start, gewann sogar Lorbeer auf der Rennstrecke, rollte in der Verkaufsstatistik aber nie auf der Siegerstraße.

Möglich, daß der mangelnde Markterfolg unter anderem aus der etwas zu unspektakulären Optik resultiert. Immerhin imponiert die 155er-**Karosserie** mit einer markant flachen Schnauze und vier weit öffnenden Türen, die per Infrarot-Sender zentral fernentriegelbar sind. Minuspunkt: Im Falle eines Plattfußes steht leider nur ein Notrad zur Verfügung, das zudem bei vollbeladenem **Kofferraum** solide zugepackt ist. Doch ins Stauabteil geht ordentlich was rein. Sperrige Stücke können auch via abschließbarer Durchladeluke in den **Innenraum** ragen, der vier Personen bequem Platz bietet. Vorausgesetzt, sie sind nicht wesentlich größer als 1,80 Meter, denn Sitzriesen fühlen sich in den ansonsten gut geformten Sesseln unwohl, und die Kopfstützen reichen für sie nicht hoch genug hinauf.

Gute Noten kassiert der 155 in der Wertung **Bedienung und Sicht:** Die wichtigsten Schalter sind in praktischen Kombihebeln untergebracht, Kontrolleuchten warnen vor allen erdenklichen Mißständen. Bemängeln muß man lediglich das zu tief installierte Radio und das stark verkleinerte Bild im rechten Außenspiegel. Der **Sicherheit** abträglich sind auch die im Hüftbereich schlecht sitzenden Gurte im Fond. Dafür machen seitliche Blinkleuchten und Tür-Rückstrahler den Alfa nach außen gut kenntlich.

Wer auf der Rennstrecke Siege feiert, sollte auch in der Serienversion durch gutes **Fahrverhalten** glänzen. Der 155er tut's mit sattem Geradeauslauf, gutmütig untersteuerndem Kurvenverhalten und kräftigen, schnell ansprechenden Bremsen. Die Lenkung vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn, gerät auf schlechten Pisten allerdings ein wenig ins Flattern. Auf kleinen Unebenheiten neigt die gesamte Karosserie zum Stuckern, was dem **Fahrkomfort** natürlich weniger zugute kommt. Heizung und Lüftung arbeiten gut, kranken aber an den unübersichtlichen, leicht verwechselbaren Druckschaltern.

Sahnestücke sind bei Alfa stets die **Motoren**, in diesem Falle vom kernigen Twin-Spark-Vierzylinder (ab 1,6 Liter/120 PS) über den 2,5-Liter-Turbodiesel mit 125 PS bis hin zum kräftigen V6 (165 PS). Und dann gibt's noch den leistungsstarken Q4 (Foto) mit 187 Pferdestärken und permanentem Allradantrieb, das Basismodell für den Rennsport. Spaß machen sie auf der Straße alle.



Viel Kunststoff, wenig Flair: Auch im Innenraum erinnert der 155 eher an einen Tempra als an einen Alfa

Das **Fazit**: Der Alfa 155 reicht in Sachen Verarbeitungsqualität nicht an die Konkurrenz heran, entsprechende Nachsicht ist vonnöten. Dafür gibt es aber kernigen Sound und agiles Fahrverhalten zu recht günstigen Preisen, die angesichts des jüngst erschienenen Nachfolgers namens 156 wohl auch noch tiefer fallen dürften.

Nachfolger in Sicht



Modellgeschichte

11/88
Vorstellung der viertürigen Frontantriebs-Stufenhecklimousine mit 2-l-Vierzylinder-Motor, Doppelzündung (Twin-Spark) und 105 kW (143 PS) sowie 3-l-V6-Motor und 135 kW (184 PS)

7/90
V6 Quadrifoglio Verde mit aufgemotzter Karosserie und auf 147 kW (200 PS) erhöhter Motorleistung des Sechszylinders

9/91
2-l-V6-Turbomotor mit 150 kW (204 PS)

11/92
Modelle „Super" und „Quadrifoglio Verde" mit Vierventil-V6-Motor und geänderter Front. 2,0-V6-Turbo eingestellt

1/94
Fahrerairbag und Gurtstraffer serienmäßig bei allen Modellen. 2,5-l-Turbodiesel und V6 auch als „Super" erhältlich

4/94
Allradmodell 3,0 QV

Mängel und Pannen

Die **Motoren** des Alfa 164 sind nicht ganz ohne Fehl und Tadel: Vor allem Exemplare aus dem Baujahr 93 fielen ungewöhnlich oft defekten **Zahnriemen** und Überhitzungen zum Opfer. Auch gerissene **Keilriemen** sorgen häufig für zu hohe Motortemperaturen und durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen.
Weitere Störgrößen: Ausgehängte **Gaszüge**, defekte oder abgenutzte **Kupplungen** sowie das weite Feld der Elektrik: **Batterie**, **Zündelektronik**, **Wegfahrsperre**, **Einspritzung**, **Verteiler**, **Fensterheber** und unterhaltsame **Fehlanzeigen** ohne Grund, speziell bei der **Ölkontrolleuchte.** Die Vorderachse verbraucht **Reifen**, **Bremsbeläge** und **-scheiben** wie ein Säugling Pampers. Die **Karosserie** ist oft recht schlampig verarbeitet.
Im Rahmen der Modellpflege wurde zum Modelljahr 90 die Elektrik verbessert. Außerdem erhöhte Alfa zu diesem Zeitpunkt den Anteil der verzinkten Bleche und optimierte die Gestaltung der vorderen Sitze.

Auch Klassiker haben irgendwann mal ausgedient. Seit fast zehn Jahren ist der Alfa 164 inzwischen im Geschäft, aber aufregend sieht er immer noch aus. Und seine **Karosserie** hat auch praktische Qualitäten: Dank der besonders breiten Beplankung bleiben kleinere Feindberührungen ohne gravierende Folgen. Eine Garantie gegen Durchrostung beschränkt sich allerdings nur auf wenige Karosserieteile. An die unlogische Drehrichtung des Schlüssels beim Schließen der Zentralverriegelung kann man sich mittelfristig gewöhnen.
Der **Kofferraum** gähnt so groß, wie er schon von außen wirkt, eine Durchladeluke mit Skisack ist praktisch. Leider kann der riesige Kofferraum (504 Liter Volumen) mit hoher Ladekante bei fünf Personen kaum genutzt werden, da die erlaubte Zuladung nur relativ dürftig ausfällt.
Das Platzangebot auf den Vordersitzen fällt dank der Breite des **Innenraum**s großzügig aus, das Auge registriert erfreut eine geschmackvolle, elegante Ausstattung. Leicht zu verwechseln sind die Schalter der elektrischen Sitzverstellung, der Fahrersitz ist selbst in der tiefsten Position noch übertrieben hoch und nicht neigungseinstellbar. Beim Punkt **Bedienung und Sicht** gibt es Licht und Schatten: Prima Instrumente, Schalter und einstellbares Lenkrad. Aber auch schlecht auffindbare innere Türöffner, eine Schaltung, die sich widerspenstig und zäh gibt sowie Fensterheber, die nur mit steckendem Zündschlüssel laufen mögen.

Bei schlechtem Wetter kann es zu Fehlinterpretationen kommen, weil nachfolgende Fahrzeuge die Nebelschlußleuchten leicht mit dem Bremslicht verwechseln können. Hier liegt ebenso ein Problem der **Sicherheit** wie bei den Kopfstützen, die sich vorn nur bis 1,70 m Körpergröße, hinten gar nur für Kinder korrekt einstellen lassen.
Der 164 besticht durch sein handliches **Fahrverhalten** mit geringen, problemlos zu korrigierenden Lastwechselreaktionen und einem guten Fahrbahnkontakt über die Lenkung. Andererseits ist die Lenkung stoßempfindlich und läßt nie vergessen, daß die Vorderräder ziehen. Und das serienmäßige ABS kann nicht darüber hinwegtrösten, daß die Bremsen zu zögerlich ansprechen. **Fahrkomfort** bedeutet für Alfisti nicht nur das gute Abfedern großer und mittlerer Fahrbahnfehler, sie wollen auch den Klang des Motors hören. Sportlicher Italo-Sound steht schon beim 2-l-Vierzylinder Twinspark auf dem Programm. Der klassische **Motor** für den 164 jedoch ist der 3-l-V6 mit herrlicher Geräuschkulisse und sattem Drehmoment. Weniger empfehlenswert sind dagegen der 164 QV, der zwar leise, aber durstige 2-l-V6 Turbo mit 204 PS oder die nervösen Vierventiler: Die Modelle Super und QV leisten 155 kW (210 PS) bzw. 171 kW (232 PS).
Das **Fazit**: Mit dem Alfa 164 erwirbt man einen modernen Klassiker, der aber auch ein paar Macken hat. Die ohnehin schon günstigen Preise dürften noch weiter sinken, wenn im Mai der Nachfolger kommt.



Vor zehn Jahren avantgardistisch, heute immer noch ansehnlich: das 164-Cockpit mit Ecken und Kanten

Bayrisch, bullig, gut



Modellgeschichte

6/96
Modelleinführung der dreitürigen Kompaktlimousine auf der Plattform des VW Golf IV. Motoren: 1,6 l (74 kW/100 PS), 1,8 l (92 kW/125 PS), 1,8-l-Turbo (110 kW/150 PS sowie zwei 1,9-l-TDI-Motoren mit 66 kW/90 PS bzw. 81 kW/110 PS

7/97
Serienmäßige Einführung von Seitenairbags

Mängel und Pannen

Bisher macht der Audi A3 wenig Probleme. Selbst von unliebsamen Kinderkrankheiten blieb der flotte Kompakte aus Ingolstadt verschont. Doch auch Musterknaben sind nicht hundertprozentig perfekt:
So haperte es bisweilen an defekten oder gar leeren **Batterien**. Undichte **Kühlschläuche**, die aber zum Teil auf Marderbisse zurückzuführen waren, sorgten vereinzelt für Dampf unter der Haube. Speziell bei den TDI-Motoren wurden vereinzelte Schäden durch gerissene **Zahnriemen** gemeldet.

Bisher brauchen sich die Ingolstädter um den Erfolg ihres Kompaktsprößlings Audi A3 nicht zu sorgen. Verkaufte sich der bullige Beau in den ersten neun Monaten des Jahres 1997 doch knapp 51 500 mal. Ob der Trend anhält, wird sich erst zeigen, wenn der neue Golf seine Anlaufschwierigkeiten überwunden hat.

In Sachen **Karosserie** geben und nehmen sich die Kontrahenten jedenfalls nichts, denn der dreitürige Schrägheckler steht auf dem gleichen soliden Fundament wie der Golf. Klappern oder ungenaue Spaltmaße – Fehlanzeige. Obendrein schützt der in die prallen Stoßstangen integrierte selbstreparierende Kunststoff weitgehend vor häßlichen Beulen. Diverse Extras sind ebenso Standard wie ein separates Plätzchen für den Verbandkasten. Daß jedoch der asymmetrisch teilbare Rücksitz Aufpreis kostet, betrübt, denn der **Kofferraum** gehört mit 320 Litern Volumen nicht zu den größten seiner Art. Schön wäre auch eine Durchladeluke. Immerhin läßt er sich prima beladen, stabile Halteösen sind serienmäßig.

Gelungen ist der **Innenraum**. Edle Materialien und großzügiges Raumangebot sorgen für ein tolles Ambiente. Von illuminierten Make-up-Spiegeln über sinnvolle Ablagen bis hin zum Pollenfilter ist alles da. Wer will, ordert beheizte Vordersitze oder „Easy Entry", was den bequemen Zustieg nach hinten noch vereinfacht. Sitzriesen allerdings werden sich im Fond trotzdem nicht hundertprozentig wohlfühlen.

Der **Fahrerplatz** gibt sich ergonomisch ausgefeilt: Die Armaturen sortieren sich klar und übersichtlich, Hebel und Schalter haben den richtigen Dreh raus, und das Lenkrad ist längs- wie höhenverstellbar. Serienmäßig ist ein reichhaltiges **Sicherheit**spaket: ABS und bei neueren Modellen gleich vier Airbags warten auf ihren Einsatz. Entschärfte Innenraumkonturen sowie eine Isofix-Kindersitzbefestigung sind ebenfalls selbstverständlich. Für Befremden sorgen nur die zu niedrigen Kopfstützen.

Fahrverhalten und **-komfort** dagegen sind vorbildlich. Der A3 läuft wie auf Schienen, ignoriert trotz straffer Fahrwerksabstimmung fast jede Bodenwelle, und üble Windgeräusche sind ihm fremd. Und gerade deshalb bringt es einen beinahe zum Weinen, daß speziell die 1,6- und 1,8-Liter-**Motoren** sehr laut zur Sache gehen. Beide holen ihre Leistung über die Drehzahl, was, um zügig voranzukommen, fleißiger Schaltarbeit bedarf.



Edel sei der Audi, komfortabel und gut: Im Innenraum des 1,8-l-Turbo Ambition kommt Hochstimmung auf

Entspannter, aber auch verbrauchsfreudiger fährt sich der 1,8 Turbo – oder aber die beiden TDI's, die in ihrer Zapfsäulen-Ökonomie zwar kaum zu toppen sind, dafür aber in der Anschaffung umso größere Opfer erfordern.

Das **Fazit**: Der A3 zählt sowohl optisch wie auch technisch derzeit zu den besten Kompakten auf dem Markt. Die einwandfreie Verarbeitung und die Tatsache, daß selbst in der Anlaufphase keine Kinderkrankheiten auftauchten, machen ihn noch attraktiver. Schade nur, daß er sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt noch recht rar macht.

Inzwischen auch preiswert



Modellgeschichte

8/86
Einführung der Baureihe mit 1,6- (auch Diesel), 1,8- und 1,9-l-Motoren. Quattro mit Allradantrieb

2/87
Alle Modelle schadstoffarm nach Euro- oder US-Norm

11/88
Coupés vorgestellt

3/91
Cabrio vorgestellt

9/91
Modellüberarbeitung. Audi 90 eingestellt

6/92
Fünftüriger Kombi „Avant"

1/92
Neu: S2-Coupé und S2 Avant

5/94
RS 2 Avant

11/94
Limousine durch neues Modell (A4) abgelöst

Mängel und Pannen

Problemkind Nummer Eins ist beim Audi 80/90 die Motorkühlung mit Schwerpunkt auf defekten **Thermoschaltern** und **Lüftermotoren** sowie undichten **Wasserpumpen**. Auch undichte **Kühlschläuche, Ölverlust**, gerissene **Keilriemen** und defekte **Nadelhubgeber** (beim TDI) sind keine Seltenheit. Für die Baujahre 92/93 werden Probleme mit **Kupplungen** (oft auch undichte **Kupplungszylinder**), **Dieselmotoren** und deren **Einspritzpumpen**, aber auch mit ausgefallenen **Kraftstoffanzeigen** gemeldet. Störungen der **Zündanlage** konzentrieren sich auf die Modelle mit KE-III-Jetronic (Baujahr 90). Bei der 91er-Produktion ist auch noch auf **Getriebedefekte** und angerissene **Zahnriemen** zu achten.
Schiefziehende **Handbremsen** und korrodierte **Scheinwerferreflektoren** bereiten relativ häufig Ärger beim TÜV. Defekte an **Türschlössern** und **Zentralverriegelungen** fanden erst mit der Einführung des A4 ein Ende.

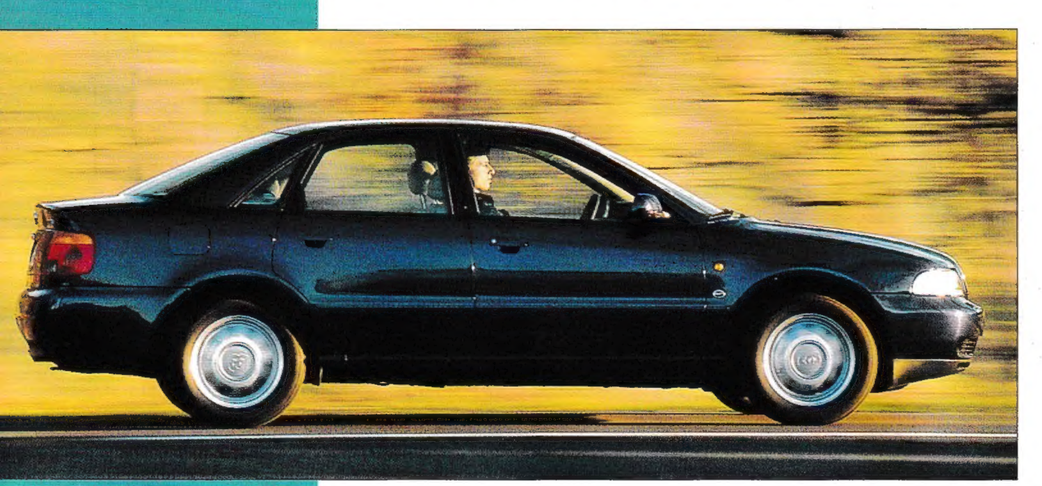
Nach Ingolstädter Selbstverständnis vollzieht sich die automobile Entwicklung bei Audi nicht in Modellwechseln, sondern in Quantensprüngen. Ein solcher fand auch 1986 statt, als der kantig-spießige Audi 80 einem rundlich-dynamischen Nachfolger weichen mußte.
Die vollverzinkte und solide verarbeitete **Karosserie** widersteht auch nach Jahren erfolgreich dem Rost. Der **Kofferraum** ist zwar durch eine niedrige Ladekante gut zugänglich, hat aber ein unglückliches Hochformat. Leider hat Audi Halterungen für Warndreieck und Verbandkasten vergessen, das Bordwerkzeug macht einen kümmerlichen Eindruck. Im **Innenraum** finden vier Personen genug Platz. Während selbst sehr große Passagiere in der ersten Reihe ein gutes Raumgefühl erleben, müssen sich die Fond-Passagiere damit abfinden, daß die Türpfosten den Köpfen recht nahekommen.
Hinter dem Lenkrad gibt es im Kapitel **Bedienung und Sicht** wegen der funktionellen Hebel und Schalter sowie der klaren Armaturen kaum Kritik, sofern man nicht mit einer Version ohne Servolenkung konfrontiert ist. Im Fond lassen sich die Seitenfenster nicht vollständig versenken, außerdem fehlen hinten die Innenleuchten.
In der Abteilung **Sicherheit** bietet der Audi 80 einen relativ hohen Standard. Allerdings nur für Fahrer und Beifahrer. Auf der Rücksitzbank macht die schlechte Geometrie der Sicherheitsgurte im Hüftbereich Kummer, außerdem sucht man dort meistens vergeblich nach vernünftigen Kopfstützen. Jede Menge Pluspunkte sammelt der Audi beim **Fahrverhalten** durch seinen stabilen Geradeauslauf und die Gutmütigkeit in Kurven sowie wegen der präzisen Lenkung und der fein dosierbaren Bremse.
Der **Fahrkomfort** leidet besonders auf schlechten Straßen unter dem extrem straff ausgelegtem Fahrwerk. Für den linken Fuß des Fahrers gibt es keinen bequemen Ruheplatz, und die Insassen müssen bei Autobahnfahrten mit einem hohen Geräuschpegel leben. Wenigstens unterstützen die gut gefederten Vordersitze ein entspanntes Fahren. Wegen der steil stehenden hinteren Lehnen sitzt man im Fond nicht so bequem.
Die Bandbreite der **Motoren** läßt kaum Wünsche offen. Sie reicht von 1,6 l Hubraum mit 51 kW (70 PS) bis zum kräftigen 2,8-l-V6 mit 128 kW (174 PS) bzw in der S2-Version sogar bis 169 kW (230PS). Besonders empfehlenswert sind der 90 PS starke 1,8-l-Vierzylinder-Benziner oder der extrem sparsame Direkteinspritzer-Dieselmotor mit dem Kürzel TDI am Heck.



Die tiefe Sitzposition ist der Übersichtlichkeit nicht gerade zuträglich, ansonsten ist das Cockpit in Ordnung

Das **Fazit**: Der Audi 80 ist das richtige Angebot für Leute, die ein preiswertes, fahrsicheres Auto der Mittelklasse mit Langzeitqualitäten suchen. Denn: Seit der Nachfolger A4 auf dem Markt ist, sind die 80er Preise auf ein erträgliches Maß gesunken. Wer ein gut erhaltenes Exemplar mit verhältnismäßig wenig Kilometern auf dem Tacho findet, kann mit diesem Auto durchaus ein gutes Schnäppchen machen.

Willkommen im Oberhaus



Modellgeschichte

11/94
Modelleinführung mit fünf Benzinmotoren: 1,6 l mit 74 kW/101 PS; 1,8-l-Fünfventiler mit 92 kW/125 PS; 1,8-l-Fünfventil-Turbo mit 110 kW/150 PS; 2,6-l-V6 mit 110 kW/150 PS; 2,8-l-V6 mit 128 kW/174 PS und ein 1,9-l-TDI mit 66 kW/90 PS

8/95
Modellüberarbeitung: elektrische Fensterheber vorn serienmäßig. Neu: Fünfstufen-Automatik und ein zweiter TDI mit 81 kW/110 PS

11/95
Einführung des Kombimodells Avant. Motorisierungen wie bei der Limousine (außer 1,6 l)

4/96
Neu: 2,8-l-V6 mit fünf Ventilen und 142 kW/193 PS

6/96
Debüt des 1,9 TDI quattro mit 81 kW/110 PS

2/97
Seitenairbags und Nebelscheinwerfer serienmäßig

Mängel und Pannen

Nicht etwa, daß der Audi A4 ein Pannenkönig wäre, aber für die Straßenwachtfahrer ist er auch kein Unbekannter. Eine Reihe von **Motorschäden** bei den Vierzylindern geht auf das Konto gerissener **Zahnriemen** – merkwürdig, wo das Triebwerk doch dieses Jahr seinen 26. Geburtstag feiert. Auch **Öulundichtigkeiten** sind dem A4 nicht fremd, und das Kühlwasser findet häufig durch undichte **Schläuche** den Weg nach draußen. Unwillige **Wegfahrsperren** machten vor allem dem 95er Jahrgang zu schaffen. Die ungenaue **Tankanzeige** der TDI dagegen fällt fast schon in die Rubrik Kavaliersdelikte, während die **Klappergeräusche** des Interieurs ähnlich wie **Windgeräusche** an den Türen und **Undichtigkeiten** am Schiebedach den Verdacht nähren, daß die Verarbeitung doch noch nicht so ganz perfekt ist.

Mit dem A4 begann für Audi vor drei Jahren die rasante Fahrt aus der Krise. Für Neuwagen-Besteller barg dies den Nachteil von langen Lieferfristen und harten Preisen. Gebrauchtwagen-Käufer ziehen aber schon heute daraus ihren Nutzen, denn sie dürfen aus einem reichhaltigen Angebot wählen. Zumal ihnen eine Eigenart der Marke zugutekommt: Audi-Modelle verlieren in den ersten beiden Jahren prozentual mehr an Wert als beispielsweise ein BMW oder Mercedes. Das Resultat: Frühe Exemplare des A4 sind heute bereits um 20 000 Mark zu finden.
Schließlich setzt auch ein gebrauchter A4 auf innere Werte, womit allerdings nicht unbedingt das Fassungsvermögen der vollverzinkten **Karosserie** gemeint ist. Im Gegenteil: Im **Innenraum** überwiegt gemütliche Enge, vor allem hinten mangelt es an Beinfreiheit und Sitztiefe. Die Priorität bei der Raumaufteilung galt offenbar eindeutig dem **Kofferraum**, der wirklich allerhand Gepäck wegsteckt – wenn man es erst mal durch die enge Luke bugsiert hat. Die im Vorgänger noch serienmäßige Durchladeeinrichtung kostet beim A4 übrigens Aufpreis.
Keine unliebsamen Überraschungen liefert die Besichtigung des **Fahrerplatz**es – abgesehen vom unsinnigen Lenksäulenhebel für die Beleuchtung. Zwei Airbags sind serienmäßig, ab Herbst 96 waren auch Seitenairbags lieferbar. Außerdem in Diensten der **Sicherheit** mit an Bord: höhenverstellbare Gurte mit Straffern und natürlich ABS – wie es in der Mittelklasse inzwischen üblich ist. So weit, so gut. Den letzten Kick, sich für einen A4 zu entscheiden, liefern aber oft die **Motoren** – vor allem, wenn ein TDI unter der Haube tackert. Laufkultur ist zwar nicht seine Stärke, aber diese Paarung aus enormem Durchzugsvermögen bei niedrigstem Spritverbrauch ist noch immer ungeschlagen. Noch besser als die 90-PS-Version geht natürlich der TDI mit variabler Turbinengeometrie, der 110 PS produziert.
Dem haben die Benziner nur wenig entgegenzusetzen: Die Vierzylinder sind brave Alltagstriebwerke, ohne besondere Glanzlichter hinsichtlich Verbrauch oder Fahrleistungen zu sein. Komfortorientierte A4-Kunden sollten zum 2,6-Liter-V6 greifen, der kaum schwächer ist als der alte 2,8-Liter, aber deutlich ruhiger läuft.
Bemerkenswert, wie locker der Frontantrieb mit der Leistung klarkommt, ohne durch sportliche Härte den **Fahrkomfort** zu beschneiden. Die neu konzipierte Vorderachse sorgt dabei für ein **Fahrverhalten**, das den ebenfalls lieferbaren Allradantrieb verzichtbar macht, und sie bügelt auch grobe Fahrbahnschäden ordentlich aus. Gewöhnungsbedürftig ist allenfalls die recht giftig ansprechende Bremse.
Fazit: Mit dem A4 hat Audi den Einstieg ins automobile Oberhaus endgültig geschafft. Die Glanzlichter sind das perfekte Fahrwerk sowie der enorme Vorsprung in der Dieseltechnik. Und Frontantrieb bieten in dieser Klasse weder BMW noch Mercedes...



Einsteigen, alles auf Anhieb finden und sich wohlfühlen: Das A4-Cockpit zählt zu den vorbildlichen seiner Art

Immer noch attraktiv



Modellgeschichte

9/82
Neue Modellreihe vorgestellt

7/83
Neue Version: Avant mit Heckklappe

11/83
Modellreihe 200 mit Fünfzylinder-Turbomotor vorgestellt

8/84
Katalysator-Motoren erhältlich

11/84
Neu: Quattro-Modelle

9/85
Vollverzinkte Karosserie für alle Versionen

3/86
Neu: 2-l-Turbodiesel mit 74 kW/100 PS

1/88
Modellreihe überarbeitet

7/89
Alle Ottomotoren mit geregeltem Kat

12/90
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Eines vorweg: Rost spielt beim Audi 100 ab Jahrgang 85 keine Rolle. Allenfalls Lackschäden durch Steinschlag gilt es auszutupfen. Bedenklicher: das anfällige Kühlsystem. Defekte **Wasserpumpen**, **Thermoschalter** oder gerissene **Keilriemen** führen gelegentlich zu Überhitzungen. Durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** sind die Folge. Seltener: Durchgeblasene **Auspuffkrümmerdichtungen**. Trieft der ganze Motor von Öl, liegt es an der **Ventildeckeldichtung**. Das Zehn-Mark-Teil ist mittlerweile verbessert worden. Typisches Fronttriebler-Übel: defekte **Antriebswellenmanschetten**. Schneller Austausch tut not, sonst leiden die **Gelenke**. Vereinzelt machten die hinteren **Radlager** Ärger. Bei zuviel Spiel muß die Werkstatt ran. Unbedenklich: laute elektrische **Kraftstoffpumpen**. Sie laufen oft noch Jahre ohne Probleme. Leicht zu entdecken: korrodierte **Scheinwerferreflektoren**.

Im Vergleich zu seinem eher biederen und inzwischen längst weggerosteten Vorgänger wirkte der Audi 100 bei seiner Vorstellung 1982 wie aus einer anderen Welt. Das lag vor allem an der glatten, schnörkellosen Linienführung. Doch auch die inneren Werte überzeugten – und tun es immer noch: Die **Karosserie** bietet fast soviel Platz wie ein Mercedes der S-Klasse, ist annähernd gleich gut verarbeitet, hat allerdings weniger pompöse Außenabmessungen. Auch der **Kofferraum** läßt kaum Wünsche offen: Er ist groß, leicht zu beladen und beleuchtet. Da stört nur die Stufe im Boden, vor allem beim Kombimodell Avant.

Die positiven Eindrücke überwiegen auch im **Innenraum**: Platz satt heißt die Devise. Selbst große Menschen müssen sich nicht zusammenfalten, sondern finden genügend Kopffreiheit vor. Zahlreiche Ablagemöglichkeiten sind vorhanden, komplettiert durch ein großes, beleuchtetes und abschließbares Handschuhfach.

Auch im Kapitel **Bedienung und Sicht** gibt es kaum Kritik: Bis auf den von unverbesserlichen Audi-Ingenieuren immer noch an der Lenksäule angeordneten Lichtschalter liegen alle Bedienungselemente gut zur Hand. Empfehlenswert ist die Servolenkung, die bei den Vierzylindern Aufpreis kostete, denn ohne die Lenkhilfe wirkt der etwas kopflastige Audi doch recht unhandlich. Wirksame Scheinwerfer mit serienmäßiger Höhenverstellung seit Modellstart leuchten die Fahrbahn großzügig aus und sorgen so für **Sicherheit**. Auch für den Fall eines Aufpralls ist vorgesorgt: Die Fahrgastzelle ist frei von scharfen Kanten, eine Gurthöhenverstellung war seit 1988 serienmäßig. Nur den Airbag-Boom erlebte dieses Modell nicht mehr. Immerhin gab es für alle Modelle ABS: in den Quattros und Turbos serienmäßig, sonst gegen Aufpreis.

Ohne Tücken ist das **Fahrverhalten**: Der Geradeauslauf gilt fast schon als legendär, die Kurvenlage steht dem kaum nach. Auch Lenkung und Bremsen sind heute noch vorbildlich. Wie auch der **Fahrkomfort**: Bequeme Sitze, ausgewogener Federungskomfort und niedrige Fahrgeräusche sind die Eckpfeiler dieses Kapitels.

Bei den **Motoren** dürfte unter einer Auswahl von 70 bis 220 PS mit Sicherheit für jeden etwas dabei sein. Empfehlenswert ist schon der 90-PS-Vierzylinder, der erstaunlich gut mit der schweren Limousine harmoniert. Der 136-PS-Fünfzylinder macht aus dem 100er schon einen schnellen Reisewagen. Unter den Dieseln ist der TDI hervorzuheben, der ab Mai 90 Sparrekorde bei sportlichem Temperament aufstellte. Dagegen fällt der Audi im Kapitel Heizung und Lüftung etwas ab: Zwar geht die Heizwirkung durchaus in Ordnung, aber gegen die immense Aufheizung unter praller Sonne hilft kein Gebläse, allenfalls Schiebedach oder Klimaanlage. Das **Fazit**: Die Kombination von Langstreckenkomfort und Wirtschaftlichkeit macht den alten Audi 100 immer noch zu einer attraktiven Alternative.



Man glaubt es kaum: Der Audi 100 glänzt mit luxuriösem Raumgefühl auf erschwinglichem Preisniveau

Alternative ohne Risiko



Modellgeschichte

12/90
Neuauflage der Baureihe

7/91
Neu: 2,5 TDi mit 85 kW (115 PS), 2,4-Liter Diesel mit 60 kW (82 PS) und S4 mit 169 kW (230 PS)

9/91
Neu: 2,0 E quattro; Avant-Modelle

7/92
Neu: 2,6-Liter-V6-Motor mit 110 kW (150 PS)

3/93
S4 Limousine mit 4,2-l-Motor

10/94
TDI-Motoren mit 1,9 l (66 kW/90 PS) und 2,5 l (103 kW/140 PS)

8/95
Zwei neue Fünfventil-Motoren: 2,8 l mit 142 kW (280 PS) und 1,8 l mit 92 kW (168 PS)

3/96
Neu: 4,2 S6 Plus mit 240 kW/326 PS und Sechsganggetriebe

6/97
Modellwechsel bei der Limousine

Mängel und Pannen

Wegen schadhafter **Thermoschalter** oder Undichtigkeiten der **Kühlwasserschläuche**, des **Ölkreislaufs**, des **Ausgleichsbehälters** oder der **Wasserpumpe** kann das Kühlwasser überhitzen oder der Motor einen Totalschaden erleiden. Häufige Ursache für eine Panne waren gerissene **Keil- und Zahnriemen** (beim Diesel) sowie defekte **Öl-** und **Einspritzpumpen** sowie **Auspuffanlagen.** Den häufig undichten **Kraftstoffleitungen** begegnete Audi Ende 1992 mit besseren Klemmschellen. Störungen im **Steuergerät** der Zündanlage sind auf lockere oder gebrochene **Kontaktstecker** zurückzuführen. Häufige Defekte traten an **Generatoren**, **Scheibenwischern, Bremsschläuchen, Schaltgetrieben** sowie an der **Kupplung** und der **Kraftstoffanzeige** auf. Die lauten **Windgeräusche** wurden erst 1994 mit neuen Außenspiegeln endgültig beseitigt. Im Innenraum fielen knarrende **Sitze** und Geruchsbelästigungen aus der **Klimaanlage** auf.

Wer in seinem Auto kein Potenzsymbol sieht, sondern nur Wert auf ein hochwertiges Fortbewegungsmittel legt, der liegt hier richtig. Aber nicht nur die dezent-elegante Form der **Karosserie** macht diesen Audi zu einem vollwertigen BMW- oder Mercedes-Konkurrenten. Ebensogut sind seine technischen Qualitäten, allen voran die vorzügliche Verarbeitung. Auch nach Jahren klappert und rappelt in der Regel noch nichts. Dank einer derart guten Karosserie-Qualität konnte Audi es sich leisten, drei Jahre Garantie auf den Lack und zehn gegen Durchrostung zu geben.

Platzprobleme wird es im Audi 100, der Mitte 1994 in A6 umbenannt wurde, kaum geben. Denn **Kofferraum** und **Innenraum** fielen sehr großzügig aus. Hochwertige Materialien gestalten den Aufenthalt im großen Audi sehr angenehm. Warum die Handschuhfach-Beleuchtung nur bei eingeschaltetem Außenlicht funktioniert, bleibt jedoch ein Geheimnis der Audi-Ingenieure.

Das Fahren im 100er geht jedem leicht von der Hand. Denn auch im Kapitel **Bedienung und Sicht** schneidet der Audi gut ab. Selbst Neulinge können die Bedienungsanleitung stecken lassen. Alle Schalter und Hebel sind logisch angeordnet. Und wer beim Aussteigen vergißt, das Abblendlicht auszuschalten, wird von einem Warnsummer daran erinnert. Achtung: Die mager ausgestatteten Basismodelle verfügen nicht einmal über eine serienmäßige Zentralverriegelung.

Umso mehr haben sich die Ingenieure zum Thema **Sicherheit** einfallen lassen. Procon-ten (dieses System zieht bei einem Auffahrunfall das Lenkrad aus dem Weg) und Gurtstraffer waren von Anfang an serienmäßig mit von der Partie, und lassen so das Fehlen von Airbags bei älteren Exemplaren einigermaßen verschmerzen.

Bei der Fahrwerksabstimmung liegt der Audi 100 auf der straffen Seite. Das führt zu einem beinahe schon narrensicheren **Fahrverhalten.** Daß unter einer solchen Abstimmung der **Fahrkomfort** nicht leiden muß, beweist der Audi ebenfalls eindrucksvoll. Komfortabel und ausgewogen federt er über schlechtes Pflaster. Die bequemen Vordersitze unterstreichen den guten Eindruck zusätzlich. Nur bei voller Beladung neigt das Heck auf langen Bodenwellen zum Nachschwingen.

Welcher **Motor** der richtige für den Audi 100 ist, dürfte eine Sache des individuellen Anspruchs sein. Wer Glück hat, erwischt eins der supersparsamen TDI-Modelle. 115 Diesel-PS aus fünf Zylindern garantieren schon ausreichende Fahrleistungen. Wer mehr Leistung will, sollte zum kleinen Sechszylinder greifen: Mit 150 laufruhigen und elastischen PS ist der große Audi optimal motorisiert. Das Topmodell, der 290 PS starke S4 4,2 mit dem V8-Motor, zählt eher zu den Exoten.



Bequem und funktionell wie das ganze Auto: Der Fahrerplatz im A6 macht auch lange Strecken erträglich

Das **Fazit**: Wer sich luxuriös fortbewegen will und eine sozial unauffälligere Alternative zu BMW oder Mercedes sucht, findet im Audi 100 eine risikoarme Alternative.

Die fahraktive Alternative



Modellgeschichte

11/82
Einführung der Baureihe, 316, 318i, 320i und 323i zunächst nur zweitürig

9/83
Viertürige Karosserie

11/84
Erste Modelle mit Kat: 318i und 325e

7/85
323i durch 325i ersetzt

12/85
Neue Modelle: 325 iX (Allrad) und 325i Cabrio

7/86
Einführung des M3

9/88
Modellpflege: Neue Scheinwerfer und geänderte Heckpartie. M3 auch in Cabrio-Version

2/89
Neu: Kombi-Limousine „touring“ als 320i, 325i und 324td

10/89
Neues Modell mit Vierventil-Motor: 318iS

12/90
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Ganz wichtig: Ein Blick unter den Wagen: Vor allem bei älteren Modellen kann der **Unterbodenschutz** beschädigt sein – und die Befestigung des hinteren **Auspufftopfs** war serienmäßig zu labil, eine Verstärkung ist nachrüstbar. Ebenfalls anfällig: die **Bremsen**. Ungleiche Wirkung der Handbremse und relativ starker Verschleiß an den Bremsscheiben sind fast schon normal. In Sachen Bordelektrik fielen vor allem die korrosionsanfälligen **Scheinwerferreflektoren** auf. Auch die gesamte Zündanlage ist nässeempfindlich: Lassen Sie daher in einer BMW-Werkstatt prüfen, ob **Zündkabel** und **Verteiler** auf dem neuesten Stand der Technik sind. Die Dieselmotoren der Jahrgänge 85-88 leiden unter häufig reißenden **Keilriemen**. Prüfen Sie sicherheitshalber, ob der Riemen seitlich oder an der Innenseite angerissen ist.

Gutes Design setzt sich langfristig durch. Der alte Dreier bestätigt diese These, denn daß die Grundform seiner Karosserie mittlerweile stolze 15 Jahre alt ist, sieht man ihr nicht unbedingt an. Und auch technisch hat er immer noch einiges zu bieten: Dank hoher Qualität, guter Fahreigenschaften und einer großen Modellvielfalt zählt der kompakte Bayer immer noch zu den attraktiven Angeboten auf dem Markt.
An der **Karosserie** mit ihren weit öffnenden Türen sind eigentlich nur die im vorderen Stoßfänger plazierten Blinker und die hohe Ladekante zu bemängeln. Dafür glänzt der **Kofferraum** mit großem Volumen, vollständiger Auskleidung und serienmäßiger Beleuchtung. Im **Innenraum** dagegen gibt es schon mehr Schatten: Im Fond läßt die Kniefreiheit ebenso zu wünschen übrig wie die Bedienung der Gurte, und die Vordersitzlehnen sowie die Kopfstützen sind nur umständlich einzustellen. Gut: die vielen Ablagemöglichkeiten und die Höhen- und Neigungsverstellbarkeit der Vordersitze.
In Sachen **Bedienung und Sicht** kann sich der Dreier sehen lassen: Große Spiegel, eine exakte, leichtgängige Lenkung, gut ablesbare Armaturen und die übersichtliche Karosserie machen dem Fahrer das Leben leicht. Weniger gut: Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite ein – und die Scheinwerfer sind nicht verstellbar.
Beim Thema **Sicherheit** zählt BMW zu den Vorreitern. Ein Fahrerairbag war schon ab Baujahr 88 erhältlich, die Kopfstützen sind auch für groß gewachsene Passagiere ausreichend. Lediglich die vorstehenden Gurtbeschläge stören ein wenig das Gesamtbild.
Auch im Fach **Fahrverhalten** gibt es gute Noten: Sicherer Geradeauslauf, hohe Spurtreue und sehr effiziente Bremsen bürgen dafür. Nur bei Nässe ist Vorsicht geboten: Bei zügiger Fahrweise drängt in engen Kurven bisweilen das Heck nach außen.
Erstaunlich gut für ein so kompaktes und handliches Auto: der **Fahrkomfort**. Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, sportlich zwar, aber nicht zu hart. Das gilt auch für die Frontsitze, die auch auf langen Strecken eine entspannte Position ermöglichen. Nur die Rücksitzlehne ist bei voller Besetzung auf Dauer unbequem.
Was die Palette der **Motoren** betrifft, so hat man hier wirklich die Qual der Wahl: Vom genügsamen 1,6 Liter mit 90 PS bis zum seidenweich laufenden, bulligen Sechszylinder namens 325i verfügen alle Triebwerke über



Dem Cockpit ist der Zahn der Zeit am meisten anzumerken. Trotzdem: Die Sitzposition ist nach wie vor perfekt

die BMW-typischen Qualitäten: Sie sind extrem drehfreudig und glänzen mit fast schon turbinenartig ruhigem Lauf. Als Geheimtips gelten der sparsame, extrem elastische 325e sowie der 200 PS starke M3, dessen Preise mit dem Erscheinen des Nachfolgers 1992 in den Keller fielen.
Das **Fazit**: Der alte Dreier ist zwar nicht mehr der jüngste, darf aber immer noch als eine interessante Alternative gelten. Wer ein fahraktives Alltagsauto sucht, kann mit einem gut erhaltenen Exemplar noch eine Menge Spaß haben.

Gutes hat seinen Preis



Modellgeschichte

12/90
Modelleinführung

10/91
Neu: 325 td

1/92
Zweitüriges Coupé als 318 is, 320i oder 325i

9/92
Neu: M3 Coupé, 320i und 325i mit variabler Nockenwellensteuerung

3/93
Einführung des Cabrios

10/93
Neuer Diesel: 325 tds

6/94
Einführung 316i Compact

8/94
Neu: 318 tds, 318 ti Compact und M3 Limousine

1/95
Einführung 328i

6/95
Neu: Kombi-Version „Touring" und 323i

9/95
M3 jetzt mit 3,2 l und 236 kW/321 PS

Mängel und Pannen

Bei den **Motoren** des 3er-BMW traten gelegentlich Ölundichtigkeiten auf. Gegen störende Geräusche verbesserte BMW im ersten Modelljahr die Dämmung. Bei den Baujahren 91/92 reißen hin und wieder die **Zahnriemen**. Hier sollten unbedingt die geänderten Wechselintervalle beachtet werden. Im Bereich der Elektrik fielen defekte **Generatoren** und **Batterien** (Überhitzung bei den Vierzylindern), gestörte **Zündsteuergeräte**, lockere **Kabelanschlüsse** und defekte **Tankanzeigen** auf. In der Startserie (bis 10/92) bereitete der schlechte **Geradeauslauf** Kummer. Er läßt sich durch eine geänderte Vorspureinstellung verbessern. Relativ oft kommt es vor, daß die **Kupplung** im warmen Zustand rupft. Nicht selten sind auch Klagen über ungleichmäßige Wirkung der **Handbremse**. Im Bereich der Karosserie fallen wackelnde **Sitze**, Klappergeräusche des **Schiebedachs** und Störungen der **Zentralverriegelung** auf.

Kinder, wie die Zeit vergeht. Eigentlich ist der Dreier doch ein modernes Auto – und doch sind seit seiner Premiere schon wieder sieben Jahre vergangen. Die **Karosserie** ist funktionell und bei den neueren Baujahren sehr gut verarbeitet. Klappern, schiefe Spaltmaße oder auffällige Windgeräusche waren nur anfangs ein Problem. Ein spezielles Manko des alten Dreiers haben die BMW-Entwickler mit der neuen Baureihe abgestellt: Er bietet im **Kofferraum** und im **Innenraum** – hier besonders auf den Rücksitzen – entscheidende Zentimeter mehr Platz als sein Vorgänger.

Selbstverständlich bei BMW ist die perfekte Funktionalität in allen Bereichen. Ob ein Innengriff zum Zuziehen des Kofferraumdeckels oder eine besonders günstige Unterbringung des Bordwerkzeugs – die Münchner haben an fast alles gedacht. Eine BMW–Spezialität ist das bogenförmig um den Fahrer gebaute Cockpit. Übersichtlich, leicht bedienbar – so soll es sein. Dabei wurde auch an die **Sicherheit** der Insassen gedacht. Alles ist gut gepolstert, nirgends gibt es scharfe Kanten, neuere Modelle verfügen je nach Alter auch schon über einen oder zwei Airbags. Dennoch gibt es einen Nachteil: Die Fahrersitzlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen.

Auf einem sehr stabilen und hohen Niveau liegt auch das **Fahrverhalten** des Dreiers. Es ist schon erstaunlich, wie handlich und sicher sich die kleine Limousine durch Kurven aller Art lenken läßt. Dabei läßt das straff abgestimmte Fahrwerk nicht nur flotte Kurvenfahrten zu. Auch der **Fahrkomfort** ist überraschend ausgewogen. Nick- oder Wankbewegungen der Karosserie sind gut gedämpft. Und die körpergerecht geformten und bequemen Sitze erlauben auch auf langen Strecken eine entspannte Sitzposition. Das niedrige Geräuschniveau rundet den guten Gesamtkomfort des Dreier-BMW nur noch ab.

Mehr noch als bei anderen Autos kommt der **Motoren**-Palette beim Dreier eine besondere Bedeutung zu. Für alle, die es sich leisten können, ist sicherlich der 2,5-Liter-Sechszylinder mit 192 PS die erste Wahl: Seidenweicher Lauf und Leistung ohne Ende. Wer nicht so viel Geld auf der hohen Kante hat: Der Zweiliter-Sechszylinder mit 150 PS oder der 1,8-Liter-Vierzylinder mit 113 PS sind auch keine schlechten Alternativen. Selbst der Basismotor mit 100 PS vermittelt schon ein BMW-typisches Fahrgefühl, was man von den drei Diesel-Alternativen nicht unbedingt behaupten kann.



Nach wie vor auf der Höhe der Zeit: Beim Kompromiß zwischen Funktion und Form macht BMW keiner was vor

Das **Fazit**: Egal, welcher Benzin-betriebene Dreier-BMW auf der Wunschliste parkt – alle lassen sich sportlich-handlich und trotzdem komfortabel bewegen. Es gibt nur wenige Mittelklasse-Limousinen, die in der Summe ihrer Eigenschaften auch nur annähernd so gut dastehen wie der Dreier. Allerdings: So viel Gutes hat nun mal seinen Preis, selbst im gebrauchten Zustand. Doch die Tatsache, daß der Nachfolger vor der Tür steht, dürfte die Kurse etwas drücken.

Ein BMW vom alten Schlag



Modellgeschichte

2/88
Modelleinführung: 520i, 525i, 530i und 535i

3/88
Turbodiesel 524td

9/88
Top-Modell M5

5/90
520i/525i mit Vierventil-Technik

9/91
Touring-Version (Kombi)

10/91
525 iX (Allrad) und 525 tds

5/92
M5 mit mehr Leistung

10/92
530i/540i mit V8-Motor

1/93
518i (Vierzylinder) neu

4/93
Neuer Diesel: 525 td

11/95
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Insgesamt gilt der 5er als recht zuverlässig. Ausnahmen bestätigen die Regel: So beispielsweise der Hang der Sechszylinder und Diesel bis Baujahr 93 zum Durchbrennen der **Zylinderkopfdichtung**. Auch schlappmachende **Batterien** waren keine Einzelfälle. Bei Fahrzeugen des Baujahrs 91 gibt der **Generator** bisweilen Geräusche von sich, weil eine Umlenkrolle schief montiert wurde.
Defekte **Kraftstoffanzeigen** bei Baujahren bis 92 werden durch einen Softwarefehler im **Kombi-Instrument** verursacht, das hin und wieder auch durch defekte Lötstellen von sich reden macht. Ist der Speicherakku defekt, muß für rund 1000 Mark die gesamte Platine getauscht werden. Bei den Dieselmodellen auf undichte **Kühlwasserschläuche** (zwischen Zylinderkopf und Kühler) achten, um Motorschäden zu vermeiden. Vornehmlich an Modellen bis Baujahr 92 treten Defekte an der **Wasserpumpe** auf.

Der Vorgänger des aktuellen Fünfer-Modells huldigte noch den inzwischen von vielen Anhängern der weiß-blauen Marke vermißten alten Design-Tugenden: Er wirkt noch heute ebenso elegant und leichtfüßig, wie er sich fährt – eine Aussage, die sich auf seinen Nachfolger nicht im gleichen Umfang anwenden läßt. Allen Fünfern gemeinsam ist die gute Verarbeitungsqualität der viertürigen Stufenheck-**Karosserie**: seit Herbst 91 wird auch das fünftürige Kombi-Modell „touring" angeboten. Fein, daß bei vollbeladenem **Kofferraum** im Gegensatz zum Ersatzrad wenigstens das gut sortierte Bordwerkzeug problemlos erreichbar ist. Das sorgsam ausgekleidete Stauabteil ist ausgesprochen voluminös und bequem zu beladen, lediglich Befestigungsmöglichkeiten (bei älteren Modellen) und ein Griff an der Klappe fehlen. Geräumig geht es auch im **Innenraum** zu, dessen höhen- und neigungsverstellbarer Fahrersitz für Sitzriesen bis zu 195 Zentimeter über Normal Null einstellbar ist. Vorbildlich auch die Handhabung der Rücksitzgurte, nur die Einstellbarkeit der vorderen Sessellehnen ist verbesserungswürdig. Ansonsten ist an **Bedienung und Sicht** kaum etwas auszusetzen. Zentralverriegelung, Servollenkung mit axial verstellbarem Lenkrad und von innen verstellbare Außenspiegel gehören in dieser Klasse zum guten Ton. Störend beim Parken: die hohe Heckpartie, die sich schlecht überblicken läßt. Hier ist leider auch der Kraftstofftank im Deformationsbereich untergebracht, was einen dicken Minuspunkt in Sachen **Sicherheit** bedeutet. Schade, denn sonst ist alles vom Feinsten: automatische Höhenverstellung des Gurt-Umlenkbeschlages, wunderbar hoch reichende Kopfstützen, seit Herbst 93 serienmäßiger Fahrer-Airbag.

Am **Fahrverhalten** läßt sich überhaupt nichts aussetzen. Stabiler Geradeauslauf, sichere Kurvenlage, kaum spürbare Lastwechselreaktionen, eine feinfühlige Lenkung und wirksame Bremsen machen den Fünfer zu einem extrem handlichen Kumpel in allen automobilen Lebenslagen. Sein tadelloser **Fahrkomfort** dank ausgewogen-straffer Abstimmung und wirksamer Heizung und Lüftung lassen auch Langstreckentouren nicht zur Tortur ausarten. Höchstens die brummigen Antriebsgeräusche mögen auf Dauer etwas stören.

Die Liste der verfügbaren **Motoren** ist lang, beginnend beim agilen Vierzylinder im 518i

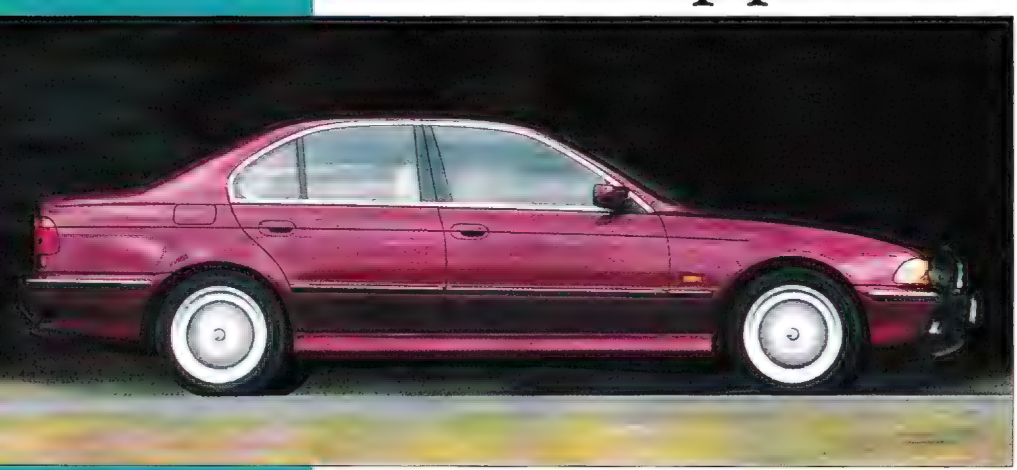


Typisch BMW: übersichtliches, klar gestyltes Cockpit im Fünfer. Das Vierspeichen-Volant ist axial verstellbar

(83 kW/113 PS). Das Volumenmodell 520i wird von einem etwas durchzugsschwachen Sechszylinder angetrieben; sportliche Naturen sind da mit dem 525i, einem der Achtzylinder oder gar dem 340 PS starken M5 besser beraten. Top-Tip: der spritzige, laufruhige 525 tds mit 143 Turbodiesel-PS.

Das **Fazit**: Der Fünfer-BMW zählt in der Summe seiner Qualitäten zwar nicht mehr zu den jüngsten, wohl aber zu den interessantesten Angeboten auf dem Markt. Und im Lauf der Zeit haben sich auch die Preise in interessanten Regionen angesiedelt.

Der Knüppel bleibt kalt



Modellgeschichte

9/95
Vorstellung der neuen Fünfer-Reihe. Motoren: 2.0 l (110 kW/150 PS), 2.5 l (125 kW/170 PS), 2.8 l (142 kW/193 PS) und 2.5-l-Turbodiesel mit 105 kW/143 PS. Seitenairbags serienmäßig

3/96
Einführung der V8-Motoren mit 3.5 l (173 kW/235 PS) und 4.4 l (210 kW/286 PS)

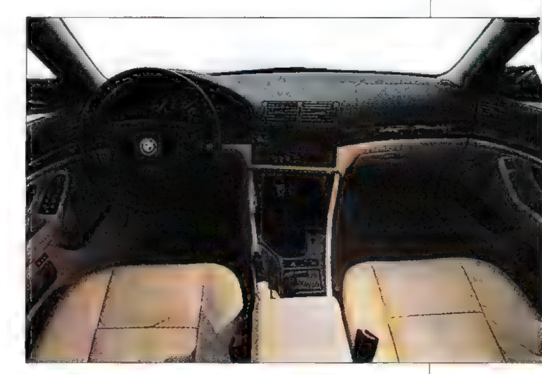
3/97
Kombimodell Touring

9/97
Kopfairbag für Fahrer und Beifahrer

Mängel und Pannen

Die Sechszylinder-Benziner werden beim neuen Fünfer nicht selten von Überhitzungsproblemen geplagt, die teils von geplatzten **Kühlwasserschläuchen**, oft aber auch von verlorenen **Verschlußdeckeln** und hängengebliebenen **Thermostaten** herrühren. Daraus folgt im günstigsten Fall eine durchgebrannte **Zylinderkopfdichtung**, oft aber auch ein kapitaler **Motorschaden**. Beim Dieselmotor scheint BMW den Wasserkreislauf endlich im Griff zu haben, ihn plagen – wie die Benziner übrigens auch – vor allem defekte **Generatoren** und als Folgeschäden leere **Batterien**. In Einzelfällen sorgten auch blockierte Wegfahrsperren für Verdruß.

Bei der Präsentation des neuen Fünfers mußten sich die BMW-Manager einigen Flachs gefallen lassen. „Na, habt ihr den Dreier aufgeblasen" war noch einer der harmloseren Sprüche. Und in der Tat wirkt der Fünfer für eine ausgewachsene Limousine ausgesprochen zierlich, was seinen Qualitäten jedoch keinen Abbruch tut.
Im Gegenteil: Selbst die Konkurrenz aus Stuttgart schielt neiderfüllt auf die verwindungssteifste **Karosserie** im deutschen Automobilbau, deren augenfälligster Mangel die im Regen verschmutzenden Türschweller sind. Der **Kofferraum** hingegen wirkt nicht nur zierlich, er ist es. Immerhin – wer großzügig zubezahlt, bekommt dafür einen Skisack oder gar eine Durchlademöglichkeit in den **Innenraum**.
Dort geht es zwar auch nicht viel geräumiger zu, vier Personen vermögen es sich aber gemütlich einzurichten. Verloren hat nur der fünfte Mann – wegen der Ausformung der Rückbank nimmt er auf einer Art Feldherrnhügel Platz, in trauter Nähe zum Dachhimmel. Doch auch sein Auge wird sich an den edlen Materialien erfreuen, sein Ohr am serienmäßigen, recht ordentlichen Cassettenradio. Und vielleicht läßt ihn der Chauffeur mal ans – gegen Aufpreis – beheizbare Lenkrad greifen. Über dessen Sinn streitet man übrigens nur bis zur ersten richtigen Frostnacht, anschließend steht aber die Frage im Raum, weshalb nicht auch der Schaltknüppel auf Knopfdruck warm wird. Ansonsten aber läßt der **Fahrerplatz** keine Wünsche offen, schon gar nicht bei einem eventuellen Crash: Neben den üblichen Luftrettern bei Front- und Seitenkollisionen sorgen in neueren Modellen auch noch zwei Kopfairbags für **Sicherheit**.
Bei den **Motoren** dagegen blieb fast alles beim alten. Zum Glück, möchte man sagen, gehören doch die Sechszylinder allesamt zu den besten auf dem Markt. Kraft aus dem Drehzahlkeller ist zwar noch immer nicht ihr Ding, doch dieses Manko gleicht der dynamische Chauffeur durch eifriges Sortieren der Gänge im wunderbar exakt und leichtgängig zu schaltenden Getriebe locker aus. Mehr Durchzug – zu deutlich höheren Kosten – bieten die beiden Achtzylinder.
Das exzellente Fahrwerk jedoch können auch sie nicht überfordern. Beeindruckend, wie behende der schwere Wagen durch die Kurven schwenkt, stabil bis ans sehr hoch angesiedelte Limit. Damit durchdrehende Antriebsräder niemals das **Fahrverhalten** beeinträchtigen, ist serienmäßig eine Antriebsschlupfregelung an Bord. Dazu verblüfft dieses sportlich zu fahrende Auto mit unerhörtem **Fahrkomfort**, filtert Straßenunebenheiten bis zur Unkenntlichkeit aus und reduziert Wind-, Motor- und Fahrgeräusche auf ein bemerkenswertes Minimum.
Das **Fazit**: Hinsichtlich Karosseriebau und Fahrwerkstechnik setzt dieses Automobil in seiner Klasse einen neuen Maßstab. Schade nur, daß der auch im gebrauchten Zustand noch einen hohen Preis hat. Aber der Gegenwert ist nicht zu verachten.



Das Raumangebot ist zwar nicht üppig, paßt aber wie ein Maßanzug – wenn man nicht zu groß ist

Der Luxus-Sport-Wagen



Modellgeschichte

9/86
Einführung der Baureihe mit dem 735i

3/87
730i eingeführt

9/87
L-Versionen (L=lang) sowie 750i und Viergang-Automatik eingeführt

9/89
ASC (Anti-Schlupf-Regelung) im 750i Serie

3/92
Neu: 730i und 740i mit V8-Motoren

6/94
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Das Flaggschiff der weiß-blauen Marke zeichnet sich durch die Tatsache aus, daß auch im Langzeitbetrieb nur wenige Probleme bekannt wurden.
So neigen beispielsweise die **V8-Motoren** zu Undichtigkeiten – und bei überfüllten **Automatikgetrieben** schäumt das Öl auf, das dann auf den heißen Auspuff gelangt. Die Folge: Das ganze Auto wird in eine Rauchwolke eingehüllt. Ebenfalls nicht tragisch, aber störend: Das im Filter der **Klimaanlage** enthaltene Konservierungsmittel kann üble Geruchsbelästigungen verursachen. Entleerte **Batterien** traten fast nur bei den älteren Baujahren auf.
Der Motorkühlung können undichte **Kühlwasserschläuche** (Baujahr 88) und undichte **Wasserpumpen** (bis 91) zu schaffen machen. Für Defekte der **Anzeige-Instrumente** ist eine im Austausch sehr teure Platine verantwortlich.

Bis zum Herbst 1986 hatte die Fachwelt alle Versuche von BMW, in der Luxusklasse Fuß zu fassen, eher belächelt. Mehr als Achtungserfolge waren einfach nicht drin. Doch das änderte sich schlagartig mit dem Erscheinen dieses Autos, das in der Folge sogar die bis dato für unschlagbar gehaltene Mercedes-S-Klasse in der Zulassungsstatistik hinter sich lassen konnte.
Für die qualitativ hochwertige **Karosserie** beispielsweise gab es bei den Testern nur Lob. Lediglich beim **Kofferraum** wurden Befestigungsmöglichkeiten fürs Gepäck und ein Griff für den Deckel sowie mehr Zuladungsgewicht angemahnt.
Im **Innenraum** ist über mangelnden Platz nicht zu klagen: Selbst 1,95 Meter große Fahrer können ihren Sitz kommod einstellen. Negativ: Die Vordersitzlehnen sind nur über grobrastige Stufen zu verändern, die Sitzverstellhebel leicht zu verwechseln.
Bedienung und Sicht bereiten im 7er kaum Probleme. Abgesehen davon, daß in dieser Preisklasse ein hoher Ausstattungsstandard an hilfreichen Details üblich ist, bietet das Cockpit übersichtliche Instrumente sowie sinnvoll angeordnete Hebel und Schalter. Auch die Sichtverhältnisse lassen kaum Wünsche offen – das Heck ist allerdings nicht im Blickfeld. Schönheitsfehler: Gas- und Bremspedal sind zu weit nach links gerückt, und der klobige Wischer schränkt bei seiner Arbeit die Sicht ein.
Bei der **Sicherheit** bestätigt der 7er die Regel, daß große Autos in diesem Punkt besonders viel zu bieten haben. So fanden auch die Airbags für Fahrer und Beifahrer schon sehr früh den Weg in diese Modellreihe. Aber: Der Tank liegt bei einem starken Heckaufprall im Deformationsbereich.
Gute Noten gibt es für das **Fahrverhalten**: Stabiler Geradeauslauf, gute Kurvenlage und trotz der Wagengröße ausgezeichnete Handlichkeit. Die Lenkung arbeitet zielgenau, spricht aber bei schneller Autobahnfahrt etwas zögernd an. Die gut dosierbaren Bremsen werden serienmäßig durch ABS unterstützt. Nahezu optimaler **Fahrkomfort** ist durch eine gute Abstimmung von Federn und Dämpfern – straff, aber nicht zu hart – gewährleistet. Unterstützt wird dieser Eindruck durch das niedrige Innenraum-Geräuschniveau, selbst bei hohem Tempo.
Zunächst beschränkte sich das Angebot der **Motoren** ausschließlich auf Sechszylinder-Varianten mit 3,5 und 3 Litern Hubraum. Später folgten der 5-l-Zwölfzylinder (220 kW/300 PS) und die beiden Achtzylinder mit 3 l und 4 l (160 kW/218 PS bzw. 210 kW/286 PS). Wer auf hohe Zylinderzahlen keinen gesteigerten Wert legt, ist bereits mit dem 735i mit 155 kW (211 PS) bestens beraten.
Das **Fazit**: Mit dem „alten" 7er bekommt man einen Wagen der Luxusklasse auf hohem Sicherheitsniveau und kultivierten Motoren. Die meist gepflegten Gebrauchtwagen sind seit dem Erscheinen des neuen Modells relativ preisgünstig zu haben. Das wiederum freut besonders BMW-Traditionalisten, denen der neue 7er zu klobig ist.



So läßt es sich reisen: Das Platzangebot im Fond ist nicht verschwenderisch, aber es reicht allemal

Handlicher Zweitonner



Modellgeschichte

5/94
Vorstellung der neuen Modellreihe mit zwei Vierventil-V8-Motoren: 3,0 l mit 160 kW/218 PS und 4,0 l mit 210 kW/286 PS

9/94
Neu: 750i mit 5,4-l-V12 (240 kW/326 PS). 740i und 750i auch als Langversion lieferbar

9/95
728i mit 2,8-l-Reihensechszylinder und 142 kW/193 PS

3/96
730i ersetzt durch 735i mit 3,5-l-V8 (173 kW/235 PS). 740i jetzt mit 4,4 l Hubraum bei unveränderter Leistung. Neu: 725tds mit 2,5-l-Turbodiesel und 105 kW/143 PS

7/97
Kopfairbag serienmäßig

Mängel und Pannen

Insgesamt gibt der große BMW ausgesprochen wenig Anlaß zum Klagen – und wenn, dann waren die Fahrer meistens selber schuld: Zahlreiche **Reifenpannen** gehen eindeutig auf das Konto verschlampter Luftdruckkontrolle oder aggressiven Kantstein-Knutschens – bei einem rund zwei Tonnen schweren 250-km/h-Auto ist damit nicht zu spaßen. Undichte **Klimaanlagen**, die Kondenswasser ins Wageninnere ließen, gehören dagegen genauso zu den Einzelfällen wie die zu optimistische **Tankanzeige** oder lockere **Scheibenwischerarme**.

Auch wenn der neue Siebener im Vergleich zu seinem Vorgänger ein wenig an optischer Originalität eingebüßt hat, so dürfen die Bayern ihn doch als ganz großen Wurf feiern. Nach wie vor verkauft er sich besser als die S-Klasse von Mercedes, obwohl der intern auf den Code E 38 getaufte Münchner in seiner stabilen, sehr gut verarbeiteten **Karosserie** zwar etwas weniger Platz bietet. Dafür trumpft er in anderen Wertungen um so mehr auf.

Der **Kofferraum** gehört jedoch nicht dazu, dazu geriet sein Volumen zu gering. Auch die Zuladung – je nach Motorvariante zwischen 485 und nur 430 Kilo – wird unter Umständen bereits von vier gestandenen Mannsbildern so sehr beansprucht, daß sie dann nur noch mit kleinem Gepäck reisen dürften. Dafür haben sie es im **Innenraum** sehr bequem, räkeln sich in dicken Sesseln und genießen nicht nur in der längeren L-Version üppige Beinfreiheit.

Daß auch das Arrangement des **Fahrerplatz**es höchsten Ansprüchen genügt, ist bei der Marke mit dem weißblauen Wappen ohnehin selbstverständlich. Zu tadeln wäre allenfalls das mit Schaltern überladene Multifunktions-Lenkrad, aber daran gewöhnt man sich irgendwann. Mehr zur **Sicherheit** trägt trotzdem die automatische Gurthöhenverstellung bei, über doppelte Prallsäcke und ABS muß man in dieser Kategorie ohnehin kein Wort mehr verlieren.

Eher schon über das sportliche **Fahrverhalten** des Siebeners. Unglaublich, wie behende der Zweitonner um die Ecken geht, auf der Autobahn mit akkuratem Geradeauslauf glänzt und sich auch in kritischen Situationen stets lammfromm benimmt. Das Erstaunlichste aber ist, daß der Siebener dabei mit einem **Fahrkomfort** aufwartet, der alle anderen Luxuslimousinen in den Schatten stellt. Auf der Autobahn federn alle gut, aber keine unterdrückt das harte Abrollen der hochgeschwindigkeitstauglichen Gummiwalzen besser als der große BMW.

Hervorragend auch die **Motoren**, deren Palette seit einem Jahr mit dem 725 tds beginnt. Im Grunde kommt der agile Diesel auch mit dem schweren Siebener gut zurecht, die bessere Figur jedoch macht er in den leichteren Modellen. Da kann sich der 2,8-Liter-Sechszylinder schon besser in Szene setzen – vor allem in der Relation Fahrleistungen zu Verbrauch. Der drehzahlintensive 730i hat da nichts zu melden, wurde Anfang 1996 durch den 735i ersetzt, der aber gebraucht noch keine große Rolle spielt. Gleiches gilt für den 740i, der zwar als durchzugsstark bekannt war, aber trotzdem einem neuen 740i Platz machen mußte. Die Krone gebührt jedoch dem 750i, dessen zwölf Zylinder zeigen, was heute machbar ist und dem rauher laufenden Stuttgarter Konkurrenten hinsichtlich Laufkultur und Konsumverhalten das Licht abdrehen.



Freude am Fahren in seiner komfortabelsten Form: Das 7er-Cockpit paßt dem Piloten wie ein Maßanzug

Das **Fazit**: Kein anderer Kandidat in der Luxusklasse bringt die eigentlichen Kontrapunkte Wirtschaftlichkeit, Fahrspaß und Komfort besser unter eine Karosse.

Tiefe Preise, hohe Kosten



Modellgeschichte

1988
Baureihe in Deutschland mit 2,5-l-Vierzylinder und 3-l-Motor (V6) eingeführt

3/91
Modell überarbeitet. Neu: 3,3-l-Ottomotor, Allradvarianten und Grand Voyager mit langem Radstand

6/92
Turbo-Dieselmotor mit 2,5 l und 87 kW (118 PS) zusätzlich im Angebot. Produktion jetzt in Österreich

2/96
Modellwechsel. Zusätzlich zum 3,3-l-Benziner und zum 2,5-l-Diesel sind zwei neue Benziner im Angebot: 2,4 l mit 110 kW/150 PS und 3,8 l mit 122 kW/166 PS

11/97
Neuer Basismotor: Vierzylinder-Benziner mit 2,0 l Hubraum

Mängel und Pannen

Grundsätzlich hält es der Voyager mit der Tradition amerikanischer Autos: Zwar rappeln und scheppern sie bisweilen ein wenig, doch im Kern sind sie grundsolide. Bei Dieselmotoren sollte man den **Zylinderkopf** auf eine intakte Dichtung sowie auf eventuell aufgetretene Risse untersuchen lassen. Starke **Rußbildung** ist zumeist nur auf einen Einstellungsfehler zurückzuführen und kann in der Werkstatt problemlos beseitigt werden. Während die **Schaltgetriebe** gerne hakeln, neigen die **Automatikgetriebe** der Sechszylinder häufig zu Ölverlust und Überhitzungserscheinungen, vereinzelt streikt auch die elektronische **Zündung**. Fast eine Eintagsfliege: die **Batterie**. Sie muß oft schon nach zwei Jahren erneuert werden. Unbedingt genau kontrollieren: den Zustand der **Windschutzscheibe**. Muß sie wegen Kratzern oder Steinschlag getauscht werden, kommen beträchtliche Kosten auf den Besitzer zu. Glas scheint teuer zu sein in den USA.

Seit zehn Jahren ist Chryslers Großraumdampfer Voyager nun schon auf dem europäischen Markt vertreten und hat sich in diesem Zeitraum eine umfangreiche Fan-Gemeinde erworben. Maßgeblich an seinem Erfolg beteiligt war die geräumige **Karosserie**. Aerodynamisch günstig geformt, mit großflächigen Stoßfängern und weit öffnenden Türen. Schade nur, daß die Verarbeitung im Detail nicht befriedigt und der Tank beim Nachfüllen spuckt.

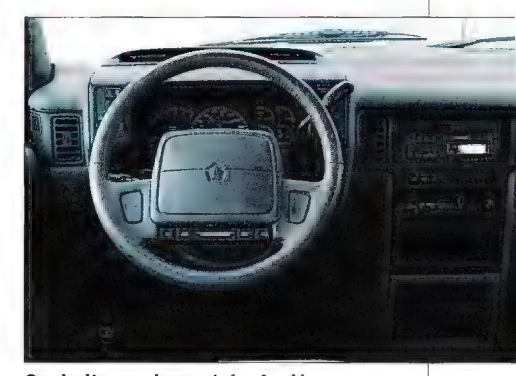
Wenig Lorbeeren auch für den **Kofferraum**: Sind drei Sitzreihen montiert, ist der Platz hinter der vom Fahrersitz zu öffnenden Heckklappe geradezu winzig. Wer wirklich alle Sitzplätze zu nutzen gedenkt und dann auch noch Gepäckraum benötigt, sollte sich besser nach einem Grand Voyager umsehen.

Im **Innenraum** überwiegt Großzügigkeit. Beinfreiheit, Kopfhöhe, Ablagen – alles reichlich vorhanden. Da stört das bei älteren Modellen fehlende Handschuhfach weniger, eher schon die laschen Aufroller, die den Sicherheitsgurt nur müde einziehen.

Ein wenig Erfahrung mit US-Autos schadet auch im Umgang mit dem Voyager nicht: Zentralverriegelung mit Schalter an der Fahrertür, diverse Warnleuchten und vor allem natürlich das unvermeidliche Glockengeläut für alle möglichen Fehlleistungen des Fahrers zeigen klar an, woher der Chrysler kommt. Was aber für **Bedienung und Sicht** keine Schelte bedeutet. Die hagelt es höchstens für die stark verkleinernden Rückspiegel, die den rückwärtigen Verkehr weiter entfernt scheinen lassen als er tatsächlich ist. Das ist genauso ein **Sicherheits**risiko wie die Innenraumgestaltung: Harte Ecken am Armaturenbrett, ein scharfkantiges Pedal der Feststellbremse, zu kurze Kopfstützen (gar keine auf den Rücksitzen) sowie hintere Beckengurte lassen eine gewisse Rückständigkeit erkennen.

Tröstlich, daß zumindest das **Fahrverhalten** stets auf der sicheren Seite bleibt. Zwar dürfte die Servolenkung mehr Fahrbahnkontakt vermitteln, die Bremsen jedoch sind kräftig und gut dosierbar. Die weiche Federung vermittelt auch einen Hauch von Highway-Feeling. Ebenfalls beteiligt am guten **Fahrkomfort**: angenehm gepolsterte Sitze, vorn mit Armlehnen und ein niedriger Innengeräuschpegel.

Der ist freilich abhängig von den **Motoren**. Die ersten, recht rauh laufenden Vierzylinder mit 97 bis 101 PS sollte man sich ersparen. Erst das 99 PS-Triebwerk (ab Baujahr 91)



Cockpit american style: Im Voyager kann sich der Chauffeur noch an Ecken und Kanten ergötzen

läuft einigermaßen ruhig. Nicht schlecht auch der Turbodiesel. Richtig komfortabel jedoch wird der Voyager erst mit dem V6, der im Zusammenspiel mit der serienmäßigen Automatik einen angenehmen Eindruck vom American way of drive vermittelt. Allerdings harmoniert der hohe Verbrauch nicht sonderlich mit europäischen Spritpreisen.

Das **Fazit**: Am Voyager kommen Van-Fans kaum vorbei. Die Preise liegen recht tief, dafür ist mit extrem hohen Ersatzteilpreisen und Inspektionskosten (bei einem relativ dünnen Werkstattnetz) zu rechnen.

Und ewig grüßt die Ente



Modellgeschichte

3/87
Vorstellung der neuen Modellreihe

9/88
Einführung der fünftürigen Version, Automatikgurte auch im Fond. Neu: AX 11 Tecnic mit geregeltem Kat und elektronischem Vergaser

2/89
Neues Modell mit Dieselmotor vorgestellt

8/91
Modellreihe überarbeitet. Neu: allradgetriebene Version

4/92
Dieselmotor ab sofort auch mit Kat (1360 cm^3, 37 kW/50 PS)

11/94
Neuer 1,5-l-Dieselmotor mit 40 kW/54 PS

8/96
Modellreihe eingestellt. Nachfolger: Saxo

Mängel und Pannen

Von seiner Einführung 1987 bis zum Baujahr 93 fiel der AX durch **Motorschäden** auf. Gründe: Überhitzung bzw. durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** durch defekte **Thermoschalter** und geplatzte **Kühlwasserschläuche**. Auch defekte **Getriebe** und hakelige **Schaltungen** zählen zum Mängel-Repertoire. An der **Karosserie** verloren die Kunststoff-Dachleisten gern den Halt, und das **Heckklappen-Schloß** verwehrte wegen defekter Gestänge den Zugang zum Kofferraum. Klappergeräusche und Undichtigkeiten an den **Türen** sind häufig auf gelöste Dichtungen zurückzuführen. Auch Probleme mit der Elektrik sind dem AX nicht fremd: Der Regelwiderstand am **Lüftungsgebläse** kollabierte ebenso häufig wie die **Tankanzeige** oder die **Instrumentenbeleuchtung**. Stark rubbelnde Bremsen sind in der Regel auf verzogene **Bremsscheiben** zurückzuführen, was sich aber durch Abdrehen in der Werkstatt beheben läßt.

Als der AX 1987 in Deutschland debütierte, apostrophierten ihn viele vorschnell als Nachfolger der seligen Ente. Doch im Gegensatz zu dem legendären Blechvogel ist beim AX nüchterne Sachlichkeit angesagt. So gibt sich auch die **Karosserie** zurückhaltend schlicht und funktional. Die beim Dreitürer weit öffnenden Türen mit verstecktem Türgriff täuschen: Nach hinten ist der Ein- und Ausstieg bei dieser Version sehr beschwerlich. Da sich der Tank nur mühsam füllen läßt, bleibt viel Zeit für Mutmaßungen, warum das Tankschloß bei Modellen vor Baujahr 89 nicht abschließbar ist. Oder warum der **Kofferraum** nicht ein wenig schlauer konzipiert wurde: Er läßt sich nur mit einem Schlüssel öffnen, ist relativ klein, läßt sich aber immerhin dank klappbarer Rücksitzlehne nach vorne vergrößern.
Im **Innenraum** herrscht auf allen Plätzen viel Freiheit für die Köpfe und darin angestellte Überlegungen, wohin mit den Gummibärchen, den Tempotüchern, dem Baguette und der Getränkeflasche: Ablagemöglichkeiten sind zuhauf vorhanden. Die übertrieben hohe Sitzposition sorgt zwar für guten Überblick, nach dem Ausstieg dämpfen aber Kopfschmerzen, bedingt durch hartes Anstoßen am Dach, die Freude daran.
Zum Thema **Bedienung und Sicht**: Mit sehr guter Rundumsicht und meist funktionellen Schaltern wird die Arbeit des Fahrers vereinfacht. Ärgerlich sind hohe Haltekräfte des Lenkrades, ein schlecht erreichbarer, schwergängiger Choke, störrische Außenspiegel-Justierer, ein torkelnder Tankanzeiger, der zu früh zum Nachfüllen mahnt, ein kleines Wischerfeld dank Einarmwischer (très chic!) und ein unbeleuchteter, tiefsitzender Warnblinker. Die **Sicherheit** wird durch Gurtschlösser am Sitz zwar erhöht, durch harte Fensterpfosten und Armaturenbrett-Kanten aber empfindlich gemindert. Menschen über 1,75 Meter Körpergröße können die Kopfstützen nicht korrekt einstellen, haben sie aber beim Hochziehen schnell aus der Führung gehoben. Airbags waren nie im Angebot.
Das **Fahrverhalten** des AX ist gutmütig. Hohe Spurstabilität, eine feinfühlige Lenkung und ein sehr guter Geradeauslauf sprechen für ihn. Schlecht: Auf miesen Straßen flattert das Lenkrad, die Bremse läßt sich aufgrund des harten Druckpunktes nur mäßig dosieren. Sanft und sicher: Der **Fahrkomfort** mit ausgewogener Abstimmung von Federn und Dämpfern verwöhnt ebenso wie die weich gepolsterten Vordersitze, die aber wenig Seitenhalt bieten. Ärgerlich das hohe Geräuschniveau auf der Autobahn und beim Betrieb des aufdringlich heulenden Heizungsgebläses. Zu den **Motoren**: Für den AX stehen acht spritzige, sparsame Ottomotoren zwischen 42 und 84 PS sowie ein (Geheimtip!) sehr sparsamer Diesel mit 52 PS (ab 4/92 mit Kat und 50 PS) zur Wahl.
Das **Fazit**: Auch wenn der AX einem Polo nicht das Wasser reichen kann: Wer einen preiswerten Kleinwagen sucht, sollte ihn nicht unbedingt links liegen lassen.



Adieu Ente, bonjour AX: Auch der Fahrerplatz ist von der neuen französischen Nüchternheit geprägt

Ein Golf für Preisbewußte



Modellgeschichte

9/91
Modellreihe in Deutschland eingeführt. Fünftürige Schrägheckllimousine mit Benzinmotoren (1,4 l, 1,6 l und 1,9 l)

3/92
Neu: 1,9-l-Dieselmotor

11/92
Ergänzung durch dreitürige Variante. Neue Motoren: 1,8-l und 2-l 16V-Benziner sowie 1,9-l Turbodiesel im Angebot

6/94
Einführung Kombi-Version (Break)

3/95
Sondermodell „Easy" mit Fahrer-Airbag

9/97
Nachfolgemodell „Xsara"

Mängel und Pannen

Der ZX krankt hin und wieder an Elektronik-Defekten. Vor allem bei der **Einspritzanlage** und den Kabeln der **Lambdasonde** treten oft Schwierigkeiten auf. Bis zum Modelljahr 94 gab es feuchtigkeitsbedingte Probleme mit dem Zündverteiler. Problematisch auch die **Kraftstoff-Anlage**: Weil die Ansaugleitung im Tank ungünstig plaziert wurde, kann das Tankvolumen nicht vollständig genutzt werden. Erschwerend kommt hinzu, daß die **Tankanzeige** bis zum Modelljahr 94 ziemlich ungenau funktioniert. Probleme gab es hin und wieder auch mit abgefallenen **Hauptstromkabeln**. Blasen im Kühlwasser deuten auf eine durchgebrannte **Zylinderkopfdichtung** hin (Baujahr 91). In diesem Baujahr häuften sich auch Zündkerzen-Defekte und Undichtigkeiten an der **Servopumpe**. Bei winterlichen Temperaturen neigt das Antriebsritzel der **Tachowelle** zum Einfrieren, während die **Borduhr** hin und wieder durch Elektronikprobleme am Anzeigedisplay lahmgelegt wird.

Er sollte am Stuhl von König Golf sägen – ein Kampfauftrag, an dem schon ganz andere gescheitert sind. Doch der ZX konnte zumindest einen Achtungserfolg verbuchen – zumal Citroën in dieser Klasse zuvor gar nicht vertreten war. Auch die etwas profilarme Formgebung der **Karosserie** war nicht unbedingt dazu angetan, den Golf aus den Angeln zu heben. Über ein unter dem Wagenboden angebrachtes Reserverad kann man sich streiten, es ist aber in jedem Fall auch bei vollem **Kofferraum** gut zugänglich. Das Gepäckabteil zeigt sich mit niedriger Kante und weiter Heckklappenöffnung von seiner einladenden Seite. Mehr Stauraum, weniger Kniefreiheit heißt die Devise, wenn die komplette Rückbank vorgeschoben wird. Soll noch mehr Gepäck transportiert werden, können die nicht abschließbaren Rückenlehnen nach vorn umgelegt werden.

Die geräumige Karosserie kommt großgewachsenen Menschen entgegen: Selbst 1,95-Meter-Riesen können es sich im solide verarbeiteten **Innenraum** bequem machen. Zurückhaltung ist beim Justieren der Kopfstützen angebracht: Nur allzu leicht lassen sie sich komplett aus der Verankerung ziehen, sind zudem nur bis 1,75 Körpergröße einstellbar. Auf der Rückbank werden Gurtmuffel in ihrer Überzeugung bestätigt, daß Angurten ein fummeliges Unterfangen ist. **Bedienung und Sicht** sind gut, wenn es um Instrumente, Schalter und Fahrlicht geht. Das Lenkrad ist justierbar, die Schaltung exakt, das Radio wird von einer Klappe verdeckt. Der rechte Außenspiegel ist nur von der Beifahrerseite aus in seiner Rücksicht manipulierbar, zudem neigt er zu Verkleinerungen der Wirklichkeit. Das kann die **Sicherheit** beim Spurwechsel nachhaltig gefährden. Schlicht und einfach unverzeihlich ist es bei einem ansonsten so modernen Auto auch, daß die Fond-Passagiere ohne ordentliche Kopfstützen leben müssen.

Der besonders stabile Geradeauslauf und problemlose Kurveneigenschaften zählen wie die zielgenaue Lenkung zu den Pluspunkten des **Fahrverhaltens**. Gewöhnungsbedürftig dagegen die starken Rückstellkräfte der Lenkung, die den Wagen bei versehentlichem Loslassen in einer Kurve in den Gegenverkehr bringen können. Geschmeidiges Abfedern, gut gedämpfte Aufbauschwingungen und eine entspannte Sitzposition bringen dem Chauffeur das Wort **Fahrkomfort** im besten Sinne nahe. Wenn da nur nicht die aufdringliche Untermalung aus kombinierten Wind- und Motorgeräuschen wäre. Bei den **Motoren** reicht das Angebot vom Benziner mit 75 PS über 88 PS, 101 PS, 120 PS und 121 PS bis zum Spitzenmodell Furio mit 152 PS. Laufruhige Dieselfreuden versprechen die beiden Selbstzünder mit 64 und 90 PS.

Das **Fazit**: Der ZX ist eine Golf-Alternative mit Platz und Komfort, die im Gegensatz zu ihrem Konkurrenten allerdings mit einigen Macken behaftet ist. Das wirkt sich allerdings auch positiv auf die Preise aus.



Aufgeräumt und unspektakulär wie das Außen-Design präsentiert sich auch der Fahrerplatz im ZX

Der letzte Individualist



Modellgeschichte

4/83
Modellreihe vorgestellt

7/83
Neu: Diesel-Motoren

11/83
Sportmodell BX 19 GT

9/85
Einführung Break-Modelle

3/86
Viergang-Automatik für Dieselmotoren

6/86
Facelift. Kat für BX 19

9/87
Neu: GTI 16 V mit 160 PS

2/88
Ungeregelter Kat für BX 14 und 16

5/88
GTI 16 V mit ger. Kat

1/89
BX 14 mit ger. Kat

9/89
Neu: Allradmodell

10/90
Turbodiesel mit Kat

6/93
Import eingestellt

Mängel und Pannen

Motor und Getriebe des BX fielen bis 1985 durch häufige Ölundichtigkeiten auf. Bis Baujahr 86 war außerdem das **Kühlsystem** oftmals undicht, und defekte Thermoschalter führten zu Schäden an der **Zylinderkopfdichtung.**
Die **Elektrik** fiel ebenfalls oft unangenehm auf: Defekte **Kraftstoffpumpen**, **Steuergeräte** und **Kabelstecker** sorgten für zahlreiche Werkstattbesuche.
Auch **Radaufhängungen und Lenkung** müssen genau geprüft werden. Gerissene Manschetten der **Antriebswellen** können Folgeschäden an den Gelenken nach sich ziehen.
Ebenfalls ungewöhnlich häufig: ausgeschlagene **Lenkgelenke** und kaputte Lenkhebel (auf Spiel und Geräusche in der Lenkung achten). Auch die **Zentralhydraulik** der Federung ist manchmal undicht, und die Reparatur nicht billig.
Ungleichmäßig ziehende **Bremsen** finden sich im BX immer wieder, genau wie verrostete **Auspuffanlagen** bei älteren Fahrzeugen.

Der Citroën BX kann einen traurigen Ruhm für sich verbuchen: Als er 1983 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ahnte noch niemand, daß dieses Auto der letzte Citroën sein würde, der sich aufgrund seiner extravaganten Optik und ungewöhnlicher Detaillösungen auf Anhieb als solcher identifizieren ließ. So beispielsweise dank der ungewöhnlich kantigen **Karosserie** und einer Kunststoff-Motorhaube, die Gewicht und Sprit spart. Außerdem rostet sie nicht, weshalb sich Citroën wohl etwas leichter zu einer Sechs-Jahres-Garantie gegen Durchrostung durchringen konnte.
Unter dem schrägen Heck verbirgt sich ein überraschend geräumiger **Kofferraum** mit einem praktischen Format. Im **Innenraum** ist für eine Mittelklasse-Limousine viel Platz. Mit einer Einschränkung: Der Kopfraum im Fond ist für lange Kerls zu knapp bemessen.
Was **Bedienung und Sicht** betrifft, so hat sich Citroën zumindest bis 1986 von seinen avantgardistischen Lösungen nicht trennen können. Das Armaturenbrett der frühen Baujahre mit seinen Bedienungs-Satelliten ist nicht nur gewöhnungsbedürftig, sondern auch unpraktisch – und der Einblattwischer läßt einen großen Teil der Frontscheibe ungeputzt. Ab Baujahr 86 ist zumindest das Armaturenbrett übersichtlicher.
Das Thema **Sicherheit** wurde bei der Konstruktion des BX noch klein geschrieben. Ergo: Keine Airbags und viel zu kurze und weiche Kopfstützen. Über eine weitere Citroëntypische Besonderheit verfügt auch der BX: die hydropneumatische Federung. Sie garantiert ein exzellentes **Fahrverhalten**. Egal, ob der BX voll oder leer gefahren wird – stets vermittelt der Wagen ein sicheres Gefühl. Allerdings soll auch nicht verschwiegen werden, daß der harte Druckpunkt der Bremse das Dosieren erschwert. Wer sich für einen BX interessiert, sollte auf jeden Fall darauf achten, daß das Auto eine Servolenkung hat. Ohne die Unterstützung gibt sich der Citroën extrem unhandlich.
Mit zum Besten, was in dieser Klasse geboten wird, zählt nach wie vor eindeutig auch der **Fahrkomfort.** Die Feder-/Dämpferabstimmung ist so ausgewogen, daß der BX über die meisten Straßenunebenheiten sanft hinwegschwebt. Eine Niveau-Regulierung sorgt darüber hinaus für eine stets konstante Bodenfreiheit. Schade nur, daß die Sitze so nachgiebig gepolstert sind. Da schmerzt das Rückgrat schneller als nötig.
Wer bei den **Motoren** wählen kann, sollte sich für ein Triebwerk mit geregeltem Katalysator entscheiden, die es von 75 PS bis 160 PS (!) gibt. Empfehlenswert sind aber auch die beiden laufruhigen und sparsamen 1,9-Liter-Diesel mit 69 und 90 PS (Turbo).
Das **Fazit**: Der Citroën BX ist ein höchst individuelles Auto, das in der Mittelklasse mit dem Fahrkomfort der Oberklasse aufwartet. Zudem sind die meisten Modelle überraschend preiswert. In jedem Fall sollte man nach einem Modell ab Baujahr 87 Ausschau halten. Diese sind ausgereifter, zuverlässiger und deshalb im Unterhalt günstiger.



Fast schon wie bei normalen Autos: Ab Baujahr 86 wurden die BX-Cockpits dem Mainstream angeglichen

Preiswert, aber selten



Modellgeschichte

7/93
Modelleinführung mit drei Motor-Varianten: 1,6 l (66 kW/88 PS), 1,8 l (81 kW/110 PS) und 2,0 l mit 89 kW/123 PS

11/93
Neuer Motor: 1,9-l-Turbodiesel mit 66 kW/90 PS

6/94
Einführung 1,9-l-Saugdiesel mit 50 kW/68 PS. Außerdem: serienmäßiger Fahrerairbag

6/95
Neu: Modell „Activa" mit elektronisch geregeltem Fahrwerk. Zusätzlich drei neue Motoren: 1,8-l-16V mit 81 kW/110 PS, 2-Liter-Turbo mit 108 kW/147 PS sowie ein 2,1-l-Turbodiesel mit 80 kW/109 PS

9/95
Neu: Kombi-Variante „Break"

1/96
Beifahrer-Airbag serienmäßig

7/96
Neuer 3,0-l-V6-Motor mit 140 kW/190 PS

Mängel und Pannen

Xantia-Fahrer können sich freuen. Denn dieser Citroën zählt bislang zu den ganz zuverlässigen Vertretern seiner Art. Wenn es Probleme gab, dann war es vielleicht mal eine entladene oder defekte **Batterie** oder die **Wegfahrsperre**, die sich nicht entsichern ließ und somit den Wagen zum Zwangsurlaub zwang. Auch **Ölundichtigkeiten** wurden hin und wieder vermeldet. Nobody is perfect...

Ein attraktives, gut ausgestattetes Mittelklassefahrzeug mit Flair, viel Platz, funktionellen Details und guter Verarbeitung? Das hätte fast jeder gern. Aber kaum einer kommt auf den Citroën Xantia. Und das ist wirklich erstaunlich. Denn schon der erste Eindruck, die aerodynamisch gestylte und trotzdem ansehnliche **Karosserie**, überzeugt: Nachgiebige Stoßfänger und Seitenschutzleisten – alles da. Serienmäßig sind die Fern-Zentralverriegelung – die auch den Tankdeckel entriegelt – und ein Reserverad, das unter dem **Kofferraum**boden gut zugänglich ist. Das ist sehr angenehm, denn wer will schon im Falle eines Reifenschadens bis zu 670 Liter Gepäck am Straßenrand ausladen. Die passen nämlich durch die niedrige, kratzgeschütze Ladekante, die dank eines Innengriffs auch die Finger sauber läßt. Klar, daß sich die Rückbank asymmetrisch teilen läßt und Skier den Weg durch die Durchladeluke in den wohnlichen und großzügigen **Innenraum** finden. Selbst Chauffeure von 1,90 m Länge haben hier keine Probleme. Nachteilig nur der Mangel an Ablagen, das winzige Handschuhfach und die fummeligen Lehneneinsteller.
Ansonsten geht die Arbeit am **Fahrerplatz** trotz des nicht tief genug einstellbaren Fahrersitzes leicht von der Hand. Schade nur, daß das hohe Heck und die verkleinernden Außenspiegel die Rücksicht behindern. Womit wir beim Thema **Sicherheit** wären: Bis 1994 kosteten Fahrerairbag und Gurtstraffer noch Aufpreis. Dafür sind aber die kritischsten Bereiche im Cockpit gepolstert, und die Gurte sitzen vorn einwandfrei, lassen sich in der Höhe regulieren. Die Kopfstützen könnten für ausgewachsene Insassen allerdings ruhig ein wenig länger sein.
Dafür gibt es an den **Motoren** nichts zu meckern: Sie sind allesamt sehr agil, durchzugsstark und reagieren sehr sensibel auf den kleinsten Gasdruck. Lediglich bei hohen Drehzahlen gehen sie rauher zur Sache, und der Rückwärtsgang beliebt beim Einlegen zu krachen. Die Verbrauchswerte sind durch die Bank nur guter Durchschnitt. Was wiederum vom **Fahrverhalten** nicht behauptet werden kann. Der Xantia besticht durch Handlichkeit, gute Traktion, exakte Lenkung und spontan ansprechende, gegen Aufpreis ABS-unterstützte Bremsen. Lediglich beim Gaswegnehmen in Kurven neigt das Heck zum Ausschwenken. Typisch französisch: Der fast sänftenmäßige **Fahrkomfort** – Unebenheiten werden weitgehend absorbiert.



Die Sitze halten, was ihre Optik verspricht: Bequemere Sessel lassen sich in der Mittelklasse kaum finden

Am bequemsten geht es in der zweiten Reihe zu, die Vordersitze sind etwas zu kurz geraten und bieten wenig Seitenhalt. Das fällt im neuen „Activa" etwas weniger auf, denn durch das elektronisch geregelte Fahrwerk findet Seitenneigung eigentlich gar nicht mehr statt. Und wenn man sich vom manchmal nervigen Fahrwerkspoltern nicht allzu sehr beeindrucken läßt, kann das **Fazit** nur lauten: Der Xantia ist nicht nur schöner, sondern auch besser als sein Ruf. Und die Tatsache, daß man ihn nur relativ selten sieht, sorgt für verhältnismäßig niedrige Preise.

Mit Soliditätszuschlag



Modellgeschichte

10/89
Neuvorstellung der fünftürigen Oberklasse-Limousine mit V6-Motor

1/90
Neu: 2,0-l-Vierzylinder

3/90
2,1-l-Vierzylinder-Diesel- und Turbodieselmotoren mit 12 Ventilen

11/91
Kombi-Version (Break) vorgestellt

11/92
Turbo-Injection-Modelle

6/94
Modellüberarbeitung: Fahrerairbag Serie, 2,5-l-Turbodiesel vorgestellt

7/97
Neuer 3,0-l-V6-Motor mit 140 kW/190 PS

Mängel und Pannen

Im Grunde ist der Citroën XM ein zuverlässiges Auto. Das gilt vor allem für die Diesel, deren Technik keinerlei signifikante Schwächen zeigt. Motorschäden an den Benzinern sind meistens auf eine banale Ursache zurückzuführen: Abgerutschte oder geplatzte **Wasserschläuche** hatten oft Überhitzungen zur Folge. Weitere Schäden: gerissene oder ausgehängte **Gaszüge**, defekte **Kraftstoffpumpen** oder deren **Relais'**, ausgefallene **Zünd-** und **Einspritzsteuerungen**, korrodierte **Kontaktstecker** sowie Störungen am **Generator**, im Bereich von **Anlasser, Magnetschalter, Zündschloß** und **Spannungsregler**. Bis einschließlich Baujahr 91 hatte auch die **Hydropneumatik** ihre Mucken – ein Fehler in der elektronischen **Steuerung** ließ die Federung knüppelhart werden.

Ein großer Citroën war schon immer etwas Besonderes. Wehmütig erinnern wir uns des legendären 8 CV und der klassischen DS, die nicht nur Automobilgeschichte schrieben, sondern auch auf Anhieb als solche erkennbar waren. Der XM kann nicht ganz an solche Traditionen anknüpfen, darf sich aber immerhin als der erste richtig solide Citroën bezeichnen. Auffällig wird dies schon an der außerordentlich stabilen **Karosserie**: Die üppigen Stoßfänger verdauen auch härtere Knuffe ohne bleibende Schäden, die darin untergebrachten Nebelleuchten und Blinker wohl weniger. Ungewöhnliche Lösungen nach Art des Hauses auch im **Kofferraum**: Unter der großen Heckklappe verhindert eine zweite Scheibe, daß den Fondpassagieren beim Öffnen kalter Wind in den Nacken weht. Obligatorisch hingegen die asymmetrische Klappbarkeit und – kein Stauraum für Kleinkram. Den gibt's im **Innenraum** en masse. Der Sitzraum reicht durchaus auch für vier Personen im Schwarzenegger-Format, die sich dabei nicht wie in einer Sardinendose fühlen.
Ohne Überraschungen – auch das ein Novum für Citroën – gestalten sich **Bedienung und Sicht**. Kein Lupentacho, kein Bremspilz. Ganz normale, sauber gezeichnete Instrumente, gewöhnliche Pedale – die Bedienung entspricht strikt europäischem Muster. Wäre da nicht die Hydropneumatik: Sie hat einen Extra-Hebel (den man nie braucht) und macht eine Leuchtweitenregulierung überflüssig – das Fahrzeugniveau bleibt auch bei Beladung konstant. Störend nur Kleinigkeiten: Im rechten Außenspiegel sieht man nur die Fensterstrebe, und das Radio steckt viel zu tief in der Mittelkonsole. Wenig Erfreuliches auch in punkto **Sicherheit**: Den Airbag-Trend erkannte Citroën zu spät, bot ihn erst ab Mitte 1994 an. Und die Tatsache, daß die Kopfstützen auf der Rückbank eigentlich nur symbolischen Charakter haben, ist auch kein großer Trost. Absolut sicher dagegen: das **Fahrverhalten**. Lediglich die Servolenkung bietet zu wenig Fahrbahnkontakt.
Die ganz eindeutige Domäne des XM: der **Fahrkomfort**. Riesige, bequeme Fauteuils, niedriger Geräuschpegel und die Sahne-Federung – der Stoff, aus dem die Reisewagen sind. Man muß die Hydropneumatik einmal erlebt haben: Straßenschäden jedweder Art werden elegant ausgebügelt, selbst längste Strecken werden zum Vergnügen. Vor allem dann, wenn auch die **Motorisierung** stimmt. Klar: Wer's hat, fährt Sechszylinder. 3,0 Liter, 167 PS. Oder 200 PS im 24V. Doch Kenner ziehen hier den Diesel vor. Der Turbo D12 zieht wie ein Ochse, tut das aber, ohne gleichzeitig auch so zu saufen. Weniger empfehlenswert: die Vierzylinder. Ihre mangelhafte Laufruhe kann in einer Komfortkutsche wie dem XM nicht befriedigen.
Das **Fazit**: Der Citroën XM eignet sich nicht nur für frankophile Naturen. Er ist eine leicht bedienbare, hochkomfortable Luxuslimousine, die bisweilen zu erstaunlich niedrigen Preisen gehandelt wird.



Was von der Avantgarde übrigblieb: Ein kantiges Cockpit und ein ungewöhnliches Zweispeichen-Lenkrad

Besser als das Original



Modellgeschichte

3/95
Einführung der Baureihe auf dem deutschen Markt als viertürige Stufenheck- sowie drei- oder fünftürige Schräghecklimousine. Zwei 1,5-l-Motoren mit 55 kW/75 PS oder 66 kW/90 PS

5/97
Modellablösung. Nachfolger: Lanos

Mängel und Pannen

Viel Zeit war dem Daewoo Nexia bislang nicht vergönnt, um Pannen zu entwickeln. Entsprechend kurz ist die Liste, beginnend mit ausgefallenen **Zündanlagen**. Etliche davon sind übrigens auf Marderbisse zurückzuführen, offenbar installieren die Koreaner besonders schmackhafte Kabelisolierungen. Im normalen Bereich bewegt sich die Anzahl defekter **Generatoren** und kaputter oder nur entladener **Batterien**. Ganz vereinzelt wurden auch verschlissene **Kupplungen** und **Motorschäden** registriert.

Ob man bei Opel die Welt noch versteht? Erst bringt Daewoo mit dem Nexia die Reinkarnation des 1991 eingeschläferten Kadett auf den Markt – und dann ist dieses koreanische Kompaktauto auch noch zuverlässiger, als es das Ausgangsprodukt je war.

Von der Verarbeitungsqualität läßt sich das nur bedingt behaupten. Die **Karosserie** etwa wirkt kaum verwindungssteifer als eine Tupperdose, birgt obendrein Verletzungsgefahren an den scharfkantigen Türgriffen. Der **Kofferraum** dagegen ist bereits in den Achtzigern für sein großes Volumen gelobt worden, daran haben die Koreaner nichts geändert. Allerdings haben sie auch nicht die Gelegenheit genutzt, die labberige Bodenmatte zu befestigen, die wie eh und je mit dem Gepäck durch die Gegend rutscht.

Weiter vorn, im **Innenraum**, stellt sich ebenfalls sofort das vertraute Kadett-Feeling ein, worunter in erster Linie knappe Bein- und Kopffreiheit auf den Rücksitzen sowie reichlich Platz auf den Vordersitzen zu verstehen ist. Verstärkt wird der vordergründig gute Eindruck von elektrischen Fensterhebern, die ein wenig über das Fehlen banaler Accessoires wie etwa Pollenfilter oder Handschuhfach-Beleuchtung hinwegtrösten.

Bei näherer Betrachtung des **Fahrerplatz**es stößt man auf einen interessanten Mix aus Rüsselsheimer und fernöstlichen Elementen, ergänzt um einen nachträglich gründlich versteckten Leuchtweitenregler. Bemerkenswert für ein erst 95 präsentiertes Auto: Der Beifahrerairbag fehlt völlig. Auch sonst scheint **Sicherheit** bei Daewoo nicht gerade die Hauptrolle zu spielen. Diese Vermutung legen auch die niedrigen Kopfstützen und die für die meisten Kindersitze zu kurzen Gurte nahe.

Die meisten Änderungen mußten jedoch die **Motoren** über sich ergehen lassen: Unter Verwendung von Normalbenzin schöpfen sie aus 1,5 Litern Hubraum 75 oder 90 PS, die allerdings die von Opel gewohnte Genügsamkeit vermissen lassen. Dafür folgen sie artig jedem Zucken im Gaspedal und drehen munter bis an den roten Bereich. Was nicht heißen soll, daß vorher keine Durchzugskraft bereitsteht: Die beiden Vierzylinder schieben auch im großen Gang tüchtig an. Auf Wunsch gab es beide auch mit einem ordentlichen Viergang-Automatikgetriebe. Bei der Fahrwerksabstimmung war übrigens keine geringere Firma als Porsche behilflich, und in der Tat ist das **Fahrverhalten** sehr ordentlich geraten. Abgesehen von leichten Traktionsschwächen läßt sich darüber nicht meckern, vor allem die Bremse mit serienmäßigem ABS wirkt sehr erwachsen, läßt auch bei hoher Belastung kaum in der Wirkung nach. Auch beim **Fahrkomfort** überwiegt bis auf das dominante Fahrgeräusch der gute Eindruck, den Federung und Sitze hinterlassen.



Irgendwie bekannt – und doch ganz anders: Erst hinter dem Lenkrad kommen Opel-Reminiszenzen auf

Fazit: Die Preiswürdigkeit des Nexia ist unbestritten, problematisch ist die kurze Bauzeit: Weil er nur zwei Jahre verkauft wurde, wird er wohl zum Exoten werden.

Der Blechnapf für die City



Modellgeschichte

2/81
Modelleinführung mit Zweizylinder-Motoren

11/85
Neue Modelle mit Dreizylinder-Motoren

9/88
TS-Automatik-Version

2/90
Kat-Motor mit 29 kW/39 PS

10/90
Modellwechsel

2/95
Modellwechsel

7/96
Fahrerairbag serienmäßig

Mängel und Pannen

Der Daihatsu Cuore wird meistens in der Stadt gefahren, wo der Verschleiß zwangsweise am höchsten ausfällt. **Kupplung** und **Bremsen** gehören zu den am häufigsten benötigten Ersatzteilen. Die Motoren sind robust, nur der Zweizylinder macht schnell schlapp. Wegen seiner geringen Leistung ist häufig Vollgas angesagt, **Überhitzungen** sind die Folge. Ruckeln und Zuckeln hingegen hat seine Ursache meist in einem verschmutzten oder verstellten **Vergaser**, der bei naßkaltem Wetter obendrein noch zur **Vereisung** neigt. Im üblichen Rahmen hält sich der Ärger mit **Zündung** und **Lichtmaschine:** Meistens liegt es an oxidierten **Kabelsteckern**, defekten **Batterien** oder gebrochenen **Massebändern**. Der Rost hält sich erfreulich zurück, nagt allerdings manchmal an den vorderen **Radaufhängungen**.

Über eines muß man sich im klaren sein: Ein Auto, das vor vier Jahren nur 13 000 Mark (Neupreis) kostete, kann nicht alles bieten. Irgendwo mußten die Japaner damals schon sparen. Beispielsweise bei der **Karosserie**: Die großen, unverkleideten Blechflächen am Dachhimmel, dazu das Schließgeräusch der Türen – hier geht's ganz schön blechern zu. Immerhin ist die Verarbeitung ordentlich.
Unter einer Abdeckung im Heck verbirgt sich der winzige **Kofferraum**. Nennenswertes Format erreicht er erst nach dem Umklappen der geteilten Rückbank. Bleiben wir bei den Vorzügen des Cuore: Die große Kopffreiheit im **Innenraum** gehört dazu. Auch Ein- und Aussteigen gestalten sich einfach, auf Wunsch gibt es vier Türen. Aber statt der offenen Ablage hätte man doch lieber ein vernünftiges Handschuhfach.
Nur wenige Freunde gewinnt der Daihatsu im Kapitel **Bedienung und Sicht**. Die Lenkung gibt sich beim Rangieren in engen Parklücken ziemlich schwergängig, der Innenspiegel ist nicht abblendbar, die Schalter für Warnblinkanlage und Heckscheibenheizung sind nicht beleuchtet – und eine Wisch-Wasch-Anlage sucht man sogar vergebens. Ausgezeichnet ist allein die Übersichtlichkeit: Die flach abfallende Motorhaube und schmale Fenstersäulen lassen nie Zweifel darüber aufkommen, wo das Auto zu Ende ist. Wenig Grund zum Jubeln bietet auch die **Sicherheit** des Cuore. Scharfkantiger Kunststoff an Armaturenbrett und Mittelkonsole, in den meisten Fällen fehlende Airbags und die knappe Knautschzone machen auf Anhieb klar: Unfälle sollte man besser mit einem anderen Auto bauen.
Zum Glück bietet das **Fahrverhalten** keinen Grund, einen Unfall herbeizuführen. Wie ein Kart wieselt der Cuore um Kurven, bleibt immer leicht kontrollierbar und zeigt einwandfreien Geradeauslauf bis hinauf zur – zugegeben – bescheidenen Höchstgeschwindigkeit. Der **Fahrkomfort** hingegen zeigt Kleinwagen-typische Schwächen: Die Sitze erinnern an Gartenstühle, die Federung zeigt Härte und verlangt diese auch vom Fahrer. Und der Geräuschpegel im Innenraum ähnelt dem eines startenden Propeller-Flugzeugs.
Das Lärmaufkommen läßt sich jedoch durch die Auswahl der richtigen **Motoren** etwas beeinflussen. Ohrenstöpsel empfehlen sich beim Zweizylinder, der obendrein die geringste Lebensdauer hat. Manierlicher gebärden sich die Dreizylinder (ab 2/90 mit Kat), von denen der jüngere mit 41 PS sogar den Einbau eines Radios in den Cuore sinnvoll erscheinen läßt. Im Bereich von **Heizung und Lüftung** stört vor allem der Umstand, daß die Luftverteilung nur ungenau zu regeln ist. Und nur zwei Gebläsestufen sind selbst für einen Kleinwagen etwas zu wenig.
Das **Fazit**: Ein netter Mini für die Stadt, mit allen bauartbedingten Vor- und Nachteilen seines Genres. Von Langstrecken-Törns aber wird dringend abgeraten.



Der Cuore sieht handlicher aus, als er ist: Das kleine Lenkrad läßt sich beim Einparken nur schwer drehen

Witziger Winzling



Modellgeschichte

2/93
Einführung der Modellreihe mit 0,9-l-Benzinmotor (29 kW/40 PS)

11/94
Neu: „Sporting" mit 1,1-l-Motor (40 kW/55 PS)

10/95
Modellpflege: Fahrerairbag serienmäßig

3/96
Modell „Soleil" mit Faltdach

9/97
Version „Hobby" mit 1,1-l-Motor und 40 kW/55 PS

Mängel und Pannen

Der Cinquecento zählt zu den wenigen verbliebenen Fiats, die immer noch von der italienischen Krankheit befallen sind: Sein größtes Problem ist die **Schaltung**. Das sperrige Verhalten beim Einlegen der Gänge wird zuweilen von lautem Knirschen untermalt – und manchmal stoppt sogar ein gänzlich ausgehängter **Schalthebel** die Fahrt. Auch gerissene **Gaszüge** oder gar der komplette Ausfall der **Bremskraftunterstützung** machen dem Cinquecento-Chauffeur hin und wieder das Leben schwer. Klemmende **Tankverschlüsse**, gerissene **Keilriemen**, defekte **Lüftermotoren** und schadhafte Massekabel zählen ebenfalls zu seinen Macken. Am Motor selbst ist auf öludichte **Ventildeckel** bzw. defekte **Hydrostößel** am Ventiltrieb zu achten. Auch undichte **Kühlschläuche**, defekte **Stoßdämpfer**, marode **Auspuffanlagen** und fleckige **Sitzbezüge** (bei „Sporting"-Modellen bis 8/95) sind keine Seltenheit.

Kaum zu glauben: Seit der Einführung des Cinquecento beobachten wir eine geschlechtliche Trendwende auf dem Kleinwagenmarkt: Nicht nur Frau ist von dem witzigen Winzling entzückt. Seit es den „Sporting" gibt, zwängt sich sogar Mann in die kleine Keksdose und zieht die knallroten Sicherheitsgurte über die breiten Schultern. Ob es wohl daran liegt, daß auch Rennwagen mit roten Gurten bestückt sind? Nun aber mal im Ernst: Der dreitürige, ansehnlich gestylte und mit großen Stoßfängern versehene Steilheck-Floh sammelt die meisten Pluspunkte im Stadtverkehr. Dank der relativ hohen **Karosserie** macht Ein- und Aussteigen auch in der engsten Parklücke keine Probleme. Seitenrempler führen allerdings mangels Schutzleisten zu unschönen Blessuren im Blechkleid – und auch die Türarretierungen könnten strammer sein. Außerdem rumpeln ständig das Warndreieck und der Verbandkasten durch den **Kofferraum**. So gesehen ist es gut, daß der so klein (185 Liter) ist. Auch sonst findet sich außer der asymmetrisch umklappbaren Rückbank (dann 485 Liter Volumen) kein weiterer Luxus im Gepäckraum: Beleuchtung? Fehlanzeige. Das Reserverad ist nur schwer erreichbar – und schmutzige Finger beim Öffnen und Schließen der Klappe sind die Regel.
Besser: der **Innenraum**. Hier finden 1,85-m-Mannen durchaus bequem Platz – sogar in Sachen Kopffreiheit. Leben muß man jedoch ohne abschließbares Handschuhfach, mit schwer einstellbaren Vordersitzlehnen, mit fummelig anzulegenden Rücksitzgurten und mit freiliegenden, fettigen Sitzschienen. Auch in Sachen **Bedienung und Sicht** fällt die Wertung nur zufriedenstellend aus: Winzige, zu eng stehende Pedale erfordern ein Leben auf kleinem Fuß. Der Innenspiegel könnte größer sein – und die Außenspiegel mehr Rücksicht bieten. Das Radio sitzt zu tief, und die Frage nach einer Intervallstufe für den Heckwischer können Sie sich sparen. Dennoch: Pluspunkte für leichtes Handling und gute Übersichtlichkeit. In punkto **Sicherheit** schneidet der Kleine nicht so gut ab: Beim ADAC-Crashtest blieb kein Auge trocken. Eine deutliche Verbesserung hätte es mit Airbag gegeben, der aber – allerdings auch nur für den Fahrer – erst im Herbst 95 in die Serie Einzug hielt.
Fahrverhalten und -komfort entsprechen dem Standard in dieser Fahrzeugklasse. Mit dem straff abgestimmten Fahrwerk umrundet er Kurven mit gutmütigem, leichtem Untersteuern. Allerdings: Die Rückenlehnen könnten mehr Halt bieten und die Sitzflächen besser gefedert sein.
Die Wahl der **Motoren** fällt leicht, denn es gibt nur zwei. Wer sich mit dem Cinquecento häufiger über Land bewegen will, sollte nach dem 55-PS-Motor Ausschau halten, der in der Version „Sporting" und seit September 97 auch unter dem Namen „Hobby" auf dem Markt ist. Das **Fazit**: Der Cinquecento ist ein kleines Auto, das aber mehr als minimalen Ansprüchen genügt.



Das Interieur sorgt für ein überraschend großzügiges Raumgefühl, zumindest in der ersten Reihe

Gar nicht mehr so toll



Modellgeschichte

8/80
Einführung der Modellreihe mit dem Panda 45

6/81
Zusätzlich: Panda 34

9/83
Neu: Allradausführung Panda 4x4

10/86
Modellreihe überarbeitet. Neu: Fire-Motoren 750 und 1000

5/89
Panda i.e. mit Kat

3/91
Selecta mit stufenloser Automatik

8/91
Modellüberarbeitung, neu: 4x4 Trekking

8/92
900 L ersetzt 750 L

1/95
Sondermodell „Young"

11/96
Modell eingestellt

Mängel und Pannen

Besonders die Motoren älterer Pandas verlieren oft Öl. Ein zweiter Mangel in der ADAC-Pannenstatistik: der **Vergaser**, weil der **Gaszug** reißt oder das Schwimmerventil hängen bleibt. Die **Zündanlage** machte durch Feuchtigkeitsempfindlichkeit auf sich aufmerksam. Vor allem **Verteilerkappe, Zündkabel, Zündkerzen** und deren **Stecker** sind anfällig gegen Spritzwasser. Problematischer sind defekte **Zündschlösser** bei den Baujahren 86/87 sowie schadhafte **Kraftstoffpumpen**. Auffallend viele Defekte am Relais der Kraftstoffpumpe gab es beim Baujahr 1991.
Unbedingt sollte man kontrollieren, ob die Massekabel in Ordnung, und ob die Manschetten der **Antriebswellen** eingerissen sind. **Bremsen** und **Handbremse** zeigen oft einseitige Wirkung. Alte Pandas rosten auch an tragenden Teilen, den Türen und der Karosserie. Überkochende Batterien haben oft die Halterung angefressen.

Als tolle Kiste machte er Karriere, doch nach all' den Jahren kann man den kantigen Italiener nun wirklich nicht mehr als den Stein der Weisen bezeichnen. Kiste ja, toll nein.

Der Panda ist ein Einfach-Auto, fast wie die Ente. Und mit ihr teilt er auch das Los einer extrem spartanischen Innenausstattung. Wo das Auge hinblickt, gibt es reichlich Blech. Und die Verarbeitung der **Karosserie** ist nun wirklich nicht das Gelbe vom Ei, Geklapper ist an der Tagesordnung. Sein Talent als besonders praktischer Kleinwagen kann der Panda vor allem im **Kofferraum** beweisen. Der nämlich ist variabel, und die Rücksitzbank läßt sich mit wenigen Handgriffen ausbauen. Schlecht: Die Koffer rutschen bei vorgeklappten Rücksitzen haltlos hin und her, bei schlechtem Wetter holt man sich Schmuddelhände an der Heckklappe.

Erstaunlich, wieviel Platz der Panda im **Innenraum** bietet. Der Fahrersitz reicht für Personen bis 1,85 Meter Größe. Naturgemäß gut ist es mit **Bedienung und Übersicht** der tollen Kiste bestellt. Seine kantige Karosserie versteckt keinen Zentimeter vor dem Fahrerauge, und die spärlichen Armaturen hat jeder gut im Blick und im Griff.

Weniger gut ist die **Sicherheit** im Panda. Im Kopfbereich drohen unverkleidete Blechprofile, das Lenkrad ist gänzlich ungepolstert, die Gurtpeitschen an den Vordersitzen sind viel zu lang, dafür ist der Verstellbereich der Kopfstützen für Fahrer über 1,75 Meter zu kurz. Als deutlich besser erweist sich das **Fahrverhalten** des Panda. Er ist handlich, untersteuert nur leicht, und in der ausreichend exakten Lenkung machen sich kaum Antriebseinflüsse bemerkbar. Einziger gravierender Kritikpunkt: die schlecht dosierbaren Bremsen.

Vom **Fahrkomfort** darf der Panda-Pilot nicht zu viel erwarten. Die Sitzposition hinter dem flach liegenden Lenkrad ist ungewöhnlich und unbequem aufrecht, außerdem bieten die an simple Gartenstühle erinnernden Vordersitze nur wenig Körperunterstützung. Rückenschmerzen auf langen Strecken sind die Folge. Noch schlimmer wird die Tortur durch die unkomfortable Federung, die sich nur wenig Mühe gibt, dem Fahrer Fehler im Straßenbelag zu verheimlichen.

Ergo sollte der Panda am besten als Kurzstrecken-Fahrzeug dienen. In diesem Fall reicht als **Motorisierung** auch der preiswerte und sparsame Vierzylinder mit 34 PS völlig aus. Wer jedoch unbedingt auf die große Panda-Tour gehen will, der ist mit dem 45 PS starken 1000-Kubik-Motor besser beraten. Eine besonders komfortable Wahl: der 1,1-Liter-Vierzylinder mit dem stufenlosen Automatik-Getriebe.

Das **Fazit**: Der Fiat Panda ist mehr als ein kleiner Gebrauchter. Der Panda ist fast schon ein Kultmobil, bei dem Verzicht zum Programm wird. Nur: Speziell beim Thema Sicherheit sieht es ganz düster aus. Da sollte man sich vor dem Kauf gut überlegen, was einem wichtiger ist.



Dem Cockpit merkt man das Alter des Panda deutlich an: Einen Airbag sollte hier niemand erwarten

FIAT UNO

Mit Vorsicht zu genießen



Modellgeschichte

3/83
Modellreihe eingeführt

5/85
Neu: Uno Turbo i.e. mit 77 kW (105 PS)

3/86
Einführung fire-Motor für Uno 45: schadstoffarm Stufe C

10/86
Kat-Modell 75 i.e. und Uno 60 D

10/89
Modellreihe mit neuer Front- und Heckpartie überarbeitet

9/90
Katalysator für 1,4 i.e.

2/91
Uno Selecta mit stufenloser Automatik

7/91
Neu: Turbo Racing mit 1,4 l (82 kW/112 PS)

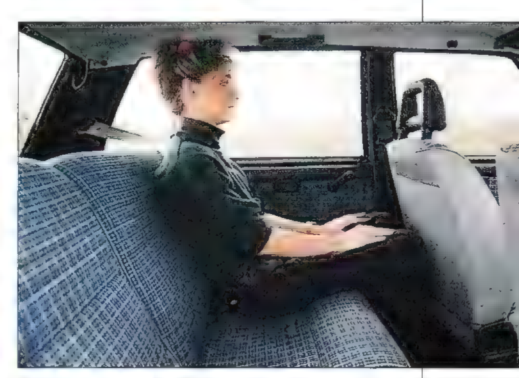
11/93
Nur noch 1,0-l-Modell erhältlich

5/94
Baureihe eingestellt. Nachfolger: Punto

Mängel und Pannen

Der Uno gehört zu den Stammkunden der ADAC-Straßenwacht: 1996 hatte er in seiner Klasse die meisten Pannen. Bei den **Motoren** werden häufig Überhitzungen gemeldet. Grund: defekte Wasserpumpe oder Ölverlust. Auch gerissene **Gaszüge** (ab 10/87 geändert) brachten manchen Uno zum Stehen. Lockere **Kabelstecker** (ab Frühjahr 89 verbessert), die feuchtigkeitsempfindliche **Zündanlage** (Verteiler, Zündkabel) sowie das Relais der **Benzinpumpe** und das **Steuergerät** der Einspritzmodelle sorgen gelegentlich für Ärger. Häufiger Grund für eine Panne – vor allem bei den 1,4-l-, Turbo- und Selecta-Versionen – waren auch hängende **Magnetschalter**. Undichte **Tankgeber** oder falsch verlegte **Entlüftungsschläuche** verursachen innen Benzingeruch. Besonderes Augenmerk sollte aber den **Antriebswellen** gelten. Ölverlust, bedingt durch defekte Simmerringe, kann hier Getriebeschäden zur Folge haben. Rost ist bei den Baujahren ab 89 kein großes Thema mehr.

Im Unterschied zu seinem Nachfolger Punto entstand der Uno noch nicht unter den neuen Qualitäts-Richtlinien des Fiat-Konzerns – und das macht sich gerade im Alter zunehmend bemerkbar. Ist er aber noch gut beisammen, eignet sich der Uno geradezu ideal für den Kurzstrecken-Einsatz. Die handliche, von Giugiaro aerodynamisch geformte **Karosserie** paßt eben in fast jede Parklücke. Und daß er hier und da mit kleinen Macken aufwartet, scheint Uno-Freunde nicht besonders zu stören.
Warum auch? Denn der Uno hat andere, innere Werte, wie zum Beispiel den variablen **Kofferraum**. Im Normalzustand zwar klein, aber dafür mit praktischem Format, niedriger Ladekante und umklappbarer Rückbank. Außerdem ist die Heckklappe von innen zu entriegeln – das schont die Fingernägel. Schlecht nur, daß Warndreieck und Verbandkasten nicht wissen, wohin. Beim Thema **Innenraum** gibt es kaum etwas zu mäkeln. Reichlich Platz auch für Sitzriesen (bis 1,90 m), denen selbst das Ein- und Aussteigen durch große Türen leicht gemacht wird. Lediglich die Rückenlehnen-Einstellung erfordert Fingerspitzengefühl. Heikel und ein leidiges Fiat-Problem: die hakelnde Schaltung. Das ist auch das einzige wirklich erwähnenswerte Manko in punkto **Bedienung und Sicht**. Hier besticht der Uno vor allem durch gute Rundumsicht. In punkto **Sicherheit** muß man bei älteren Autos dieser Klasse naturgemäß Abstriche machen: ABS und Airbags werden vermißt, ebenso ausreichend hohe Kopfstützen. Vorstehende Gurtbeschläge, harte Fensterpfosten und die im Hüftbereich ungünstig angeordneten Sicherheitsgurte für Gäste im Fond sind ebenfalls zu bemäkeln.
Den wohl größten Pluspunkt vergibt der ADAC aber beim **Fahrverhalten:** Hier glänzt der Uno durch guten Geradeauslauf, gutmütige Kurvenlage und geringe Lastwechselreaktionen. Selbst beladen bleibt der Uno spurstabil und verzögert auch nach mehreren Bremsungen noch nachdrücklich. Ebenfalls einwandfrei: die geringe Seitenwindempfindlichkeit und die exakte Lenkung. Alles Fakten, die natürlich auch dem **Fahrkomfort** zugute kommen. Im einzelnen: bequeme und entspannte Sitzposition, besonders auf den Vordersitzen, guter Federungskomfort und – besonders auf Langstrecken nicht zu verachten: niedriges Geräuschniveau. Lästig sind nur die starken Vertikalschwingungen der Karosserie und das laute, zweistufige Gebläse der Lüftung.



Raumwunder auf italienisch: Selbst den Hinterbänklern bietet der kompakte Uno noch reichlich Platz

Bei der **Motoren**wahl sind Uno-Käufern kaum Grenzen gesetzt. Vom sparsamen 1000er bis hin zur sportlichen Turboversion mit anfangs 77 kW (105 PS) und seit 1987 mit 74 kW (100 PS) ist fast alles zu haben. Fast – denn Diesel-Unos haben zumindest in Deutschland Seltenheitswert.
Das **Fazit**: Auch wenn die Papierform ziemlich eindeutig für den Uno spricht: Vor dem Kaufabschluß sollte man allen einschlägigen Verdachtsmomenten möglichst mit Hilfe eines Sachverständigen nachgehen.

Alternative zum Klassiker



Modellgeschichte

9/93
Modelleinführung mit 1.1-l- oder 1.2-l-Benzinmotor sowie einem 1.7-l-Turbodiesel

1/94
1.4-l-Motor mit 98 kW (133 PS) und 1.6 l mit 66 kW (90 PS), Airbag und Sechsgang-Getriebe

3/94
Stufenloses Automatik-Getriebe (Selecta) mit 1.2-l-Motor und 44 kW (60 PS)

6/94
Einführung Cabrio-Version mit 1.2-l- oder 1.6-l-Motor

6/95
Neu: Modell „Sporting“ mit 1.6-l-Motor und 65 kW (88 PS)

1/96
Beifahrer-Airbag serienmäßig

6/97
Umfangreiche Modellpflege: 1.2-l-16V mit 63 kW/85 PS ersetzt den 1.6-l-Motor. Beim 1.4 GT Leistung von 98 kW (133 PS) auf 96 kW (131 PS) reduziert

Mängel und Pannen

Insgesamt erweist sich der Punto bis jetzt als ein sehr zuverlässiges Fahrzeug. Mögliche Pannenursachen: **Ölundichtigkeiten** am Motor, defekte **Zündelektronik** und **Wegfahrsperren.** Bei häufigen Stadtfahrten verschleißt die **Kupplung** relativ schnell. An weiteren Mängeln tauchen vibrierende **Tachonadeln**, defekte **Blinkerschalter** (bis 94), hakelige **Schaltung** (fünfter Gang) und – wegen durchgescheuerter Kabel – irreführende **Airbag-Kontroll-Leuchten** in der Statistik auf. Hin und wieder versagen die Motoren der elektrischen **Fensterheber** oder der Aufrollmechanismus der **Sicherheitsgurte** ihre Dienste. Ein ungewöhnlicher Makel haftet dem **Kraftstoff-Rückschlagventil** an, das hin und wieder störende Geräusche verursacht. Hier kann die Werkstatt durch ein leiser arbeitendes Ersatzteil Abhilfe schaffen.

Mit dem Punto brachte Fiat als Nachfolger des Uno im Herbst 1993 einen Kleinwagen auf den Markt, der sogar in der unitalienischsten aller Disziplinen – der Qualität – gute Bewertungen erntete. Die hohe, drei- oder fünftürige **Karosserie** eignet sich besonders gut für den Einsatz in der Stadt: Die ausreichend großen und nachgiebigen Stoßfänger stecken kleinere Parkrempler locker weg. Der **Kofferraum** läßt sich bequem beladen, seine Größe kann je nach Bedarf dank der asymmetrisch teilbaren Rücksitzlehne variiert werden. Es fehlt leider jedoch an Ablagen und einer Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten. Im **Innenraum** wird vor allem die Besatzung in der ersten Reihe mit viel Platz verwöhnt. Wegen der spärlichen Ablagemöglichkeiten wird das unbeleuchtete Handschuhfach als besonders klein empfunden. Im Fond wünscht man sich eine Beleuchtung und Sicherheitsgurte, die sich weniger umständlich anlegen lassen.
Bedienung und Sicht erfüllen im wesentlichen die Erwartungen: Die Karosserie ist rundum übersichtlich, die meisten Hebel und Schalter sind griffgünstig plaziert. Der Abstand der Pedale könnte größer sein, die Radioposition weiter oben liegen – und die Kontroll-Lampe für die Nebelschlußleuchte so angebracht sein, daß man sie nicht mit der Hand verdeckt. Die Wischer heben bei hohem Tempo leider ab.
Gute Zensuren kassiert der Punto auch bei der **Sicherheit**: Ein Airbag steckt in jedem Fall im Lenkrad, einen zweiten gibt es auf Wunsch. Im ADAC-Crashtest machte der Punto auch wegen der hohen Steifigkeit der Fahrgastzelle eine gute Figur. Ebenfalls gut: Die hochgesetzten Heckleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Der Verlauf der Gurte im Hüftbereich ließe sich allerdings noch optimieren.
Das **Fahrverhalten** kann man als unproblematisch bezeichnen. Kurven umrundet der Punto leicht untersteuernd, auf gerader Strecke zieht er stabil seine Bahn. Einziger Kritikpunkt: Das Lenkrad zerrt wegen des zu hohen Rückstellmoments in Kurven unbarmherzig in die Geradeaus-Position. Guter **Fahrkomfort** will sich im unbeladenen Zustand nicht so recht einstellen. Belädt man den Punto jedoch, schluckt die recht straffe Federung Fahrbahnunebenheiten ganz gut weg. Die Vordersitze sind angenehm straff gepolstert, im Schulterbereich könnten sie allerdings mehr Halt bieten.


Ein Fahrerplatz zum Wohlfühlen. Die Designer gestalteten die Kunststoff-Masse mit italienischem Chic

Die Liste der **Motoren** beginnt bei 1,1 l und 40 kW (55 PS). Die nächste Stufe bietet 1,2 l mit 43 kW (59 PS) bzw. 44 kW (60 PS). Bei 1,3 l stehen 54 kW (74 PS) und bei 1,6 l bereits 65 kW (88 PS) zur Verfügung. Und die 1,4-l-GT-Version protzt sogar mit 98 kW (133 PS). Wer beim Kraftstoffverbrauch sparen will, wird sich eventuell mit dem 1,7-l-Turbodiesel mit 51 kW (70 PS) anfreunden.
Fazit: Es muß nicht immer ein Polo sein. Der Punto ist eine echte Alternative zum Klassiker dieser Fahrzeugkategorie, wird aber deutlich günstiger gehandelt.

Trauriger Klassenbester



Modellgeschichte

7/88
Tipo als Nachfolger des Ritmo präsentiert

10/90
2-l-Benzinmotor mit 80 kW (109 PS). Neu: Stufenheckmodell Tempra (viertürig)

5/91
Neu: Tempra Station

10/92
2.0 GT mit Automatik

8/93
Modellüberarbeitung: verbesserte passive Sicherheit, dazu dreitürige Variante

10/95
Modellreihe durch Bravo/Brava abgelöst

Mängel und Pannen

Haupt-Schwachpunkt des Tipo ist das **Kühlsystem**. Überhitzte **Motoren** und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** sind unliebsame Folgen. Darum vor dem Kauf alle Teile, die mit dem **Kühlwasserkreislauf** zu tun haben, genau unter die Lupe nehmen, etwa die Schlauchschellen. Auch die **Wasserpumpe** gilt als defektanfällig, ebenso der **Thermoschalter.** Ölverluste treten bisweilen im Bereich von **Zylinderkopfdeckel, Nockenwellengehäuse** und **Ölwanne** auf. Auf lockere Kontaktstecker der Kabel und einen eventuell angebrochenen Verteilerläufer sollte die **Zündanlage** untersucht werden. Das **Hauptstromkabel** ist vorzugsweise im Bereich des **Anlassers** und **Generators** schadhaft. Außerdem gibt es gebrochene Massebänder und defekte Generatoren. Die elektronische **Benzineinspritzung** und die elektrische **Benzinpumpe** neigen ebenfalls zu Defekten. Schließlich klagen viele Tipo-Fahrer über hohen **Ölverbrauch** und schlechtes **Kaltlaufverhalten**.

Im Vergleich zu seinem eher barock anmutenden Vorgänger namens Ritmo wirkte der Fiat Tipo bei seinem Debüt 1988 wie ein Quantensprung. Das italienisch-nüchterne und gerade dadurch attraktive Design verhalf ihm anfänglich zu hohen Sympathiewerten, die sich aber nicht dauerhaft in überwältigenden Verkaufszahlen niederschlagen konnten.

Das lag gewiß nicht an der Qualität seiner **Karosserie**. Das übersichtliche Blechgewand ist recht anständig verarbeitet, rund 70 Prozent aller Bleche sind verzinkt. Dasselbe gilt für die seit 1990 verkaufte Stufenheck-Version Tempra, deren **Kofferraum** ein Volumen von satten 500 Litern bietet. Noch mehr Transportvolumen offeriert naturgemäß die Kombi-Version des Tempra, der Station. Das Tipo-Stauabteil dagegen ist relativ klein, durch Umklappen der Rückbank allerdings erweiterbar.

Im **Innenraum** haben auch lange Menschen viel Platz, der Fahrersitz ist für Personen bis 190 Zentimeter lichter Höhe einstellbar. Schade: Die hinteren Gurte sind unpraktisch zu handhaben, und die Handschuhfachbeleuchtung funktioniert nur bei eingeschalteter Zündung. Ansonsten ist in Sachen **Bedienung und Sicht** wenig auszusetzen. Der von innen verstellbare rechte Außenspiegel ist serienmäßig, Schalter und Funktionen sind bedienungsfreundlich in Lenkstockhebeln untergebracht. Lediglich das Radio wurde zu tief installiert – und der Ölmeßstab ist schlecht zugänglich.

Passive **Sicherheit** im Falle eines Unfalls bietet der Tipo durch ausreichend hohe Kopfstützen, gut sitzende Gurte vorn und – bis auf die vorstehenden Gurtbeschläge – glattflächige Innenraumkonturen. Im Zuge der Modellpflege wurde ab Ende 93 auch der Airbag eingeführt, eine Nachrüstung älterer Modelle ist jedoch nicht möglich.

Gute Noten verdient das **Fahrverhalten**: satter Geradeauslauf, kaum Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen in schnell gefahrenen Kurven. Die Bremse spricht spontan an, die Lenkung arbeitet exakt, hat allerdings ein allzu starkes Rückstellmoment. Lautes Fahrwerksdröhnen und stuckeriges Verhalten auf kurzen Bodenwellen beeinträchtigen etwas den ansonsten guten **Fahrkomfort**, zu dem auch die wirksame Heizung und Lüftung beitragen.

Im Reigen der **Motoren** erweist sich schon der kleine 1400 i.e. (70 PS) als munterer Geselle, während beim 1600er bisweilen über zu hohen Verbrauch geklagt wird. Gut: die Zweiliter-Versionen mit 109 beziehungsweise 113 PS. Außenseiter-Triebwerke sind ein

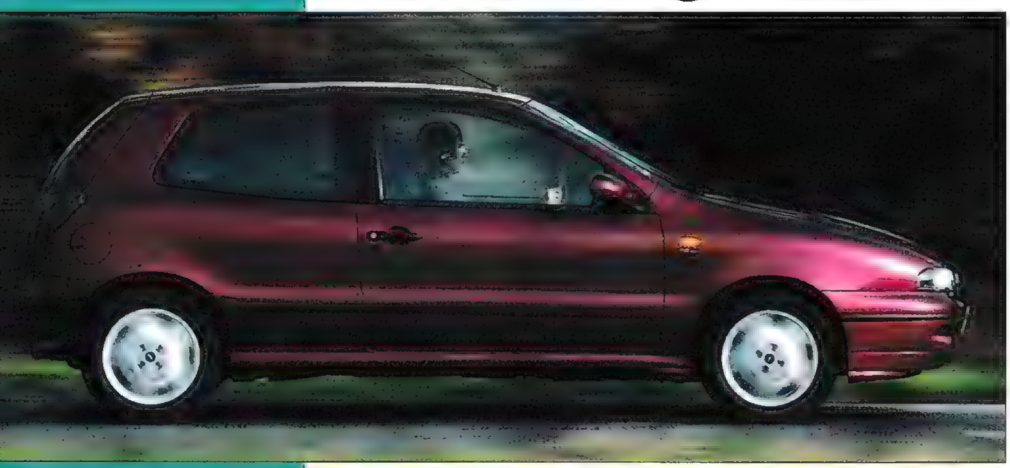


Jetta auf italienisch: Der Tempra beherbergt unter seinem optisch kurzen Heck einen großen Kofferraum

bärenstarker Vierventiler mit 146 PS und der Zweiliter-Turbodiesel (90 PS).

Das **Fazit**: Tipo und Tempra scheinen rollende Beweise für die Tatsache zu sein, daß alte Fiats offenbar doch nicht besser sind als ihr Ruf. In der ADAC-Pannenstatistik 1996 für Autos, die in den Jahren 1991 bis 93 erstmalig zugelassen wurden, sind sie nicht nur die schlechtesten in ihrer Klasse, sondern alle drei Jahrgänge sind auch noch mit der größten Pannenhäufigkeit überhaupt behaftet. Die gute Nachricht: Wenigstens den Rostfraß muß man bei ihnen nicht mehr fürchten.

Eine Frage des Anspruchs



Modellgeschichte

5/95
Modelleinführung der wahlweise drei- (Bravo) oder fünftürigen (Brava) Kompaktlimousine mit vier Benzinmotoren: 1,4-l-12V (55 kW/75 PS, 1,6-l-16V (66 kW/90 PS), 1,8-l-16V (83 kW/113 PS) sowie ein 2,0-l-20V-Fünfzylinder mit 108 kW/147 PS

2/96
Zusätzlich im Motorenprogramm: Ein 1,6-l-16V mit 76 kW/103 PS

10/96
Einführung von Dieselmotoren: 1,9-l-Turbo mit 55 kW/75 PS sowie ein ladeluftgekühlter 1,9-l-TD mit 74 kW/100 PS

1/97
Leistungssteigerung des 1,4-l-Benziners: Jetzt mit 59 kW/80 PS

2/97
Alter 1,6-l-Motor eingestellt

Mängel und Pannen

Die Bravo-/Brava-Baureihe ist unter dem Aspekt der Zuverlässigkeit bislang nicht unbedingt ein Beleg dafür, daß neue Besen gut kehren. So suchten Fiat Bravo/Brava-Modelle die Werkstätten überdurchschnittlich häufig wegen defekten, vor allem überhitzten **Motoren** auf. Auch hängende **Thermostate**, durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und gerissene **Zahnriemen** zwangen Bravo/Brava-Eigner an die Notrufsäulen. Ferner streikte bisweilen das komplette Motormanagement (**Zündung/Einspritzung**). Auch feuchte **Zündkerzen**, defekte bzw. entladene **Batterien**, ausgefallene **Bremskraftverstärker** (beim 1,4-l-Motor) sowie abgenutzte **Kupplungen** waren keine Seltenheit. Defekte **Zentralverriegelungen** und **Wegfahrsperren** sorgten mitunter für eine Belebung des Taxigeschäfts. Weitere Macken wie klappernde **Sitze** (bis 5/96), schwergängige **Schaltungen** (Benziner bis 12/96) und knorrige **Kupplungspedale** (1,4-l-Motor bis 3/97) zählen da schon zu den kleineren Übeln.

Nachfolger tragen im allgemeinen ein schweres Los. Müssen sie doch immer noch eine Klasse besser sein. Im Falle des Fiat Bravo/Brava, der das Erbe des seligen Tipo antrat, sollte das eigentlich nicht schwerfallen.
So hat sich denn auch die Verarbeitung der **Karosserie** stark gebessert, doch im Detail hapert es leider immer noch, wie unsere Mängel- und Pannenliste deutlich macht. Schade auch, daß Verbandkasten und Warndreieck immer noch durch den Wagen poltern, und daß man aufgrund der verschmutzungsfreudigen Türschweller ein spezielles Budget für Reinigungskosten einplanen muß. Der **Kofferraum** ist mit seinen 380 Litern Volumen schon beim Brava nicht der größte, beim Bravo noch um 100 Liter kleiner. Die große Öffnung, das praktische Format und eine klappbare, asymmetrisch teilbare Rücksitzbank sprechen trotzdem für ihn – und wer mehr Platz braucht, sollte lieber nach der Stufenheck-Version Marea oder gleich nach der Kombi-Variante namens Marea Weekend Ausschau halten.
Im **Innenraum** sitzt es sich vorne gut, in der zweiten Reihe recht beengt, und knorrige Lehneneinsteller, eine schwergängige Sitzhöhenverstellung und das umständliche Angurten auf den hinteren Plätzen machen das Mitfahren unnötig schwer. Dafür gestaltet sich der **Fahrerplatz** recht angenehm. Der Chauffeur darf ruhig richtig groß gewachsen sein, und die Armaturen sind übersichtlich sortiert. Weniger gut ist die Sicht nach hinten, auch wegen der stark verkleinernden Rückspiegel. Licht und Schatten auch beim Thema **Sicherheit**: Zwar ist der Luftsack für den Fahrer – bei jüngeren Modellen auch für den Beifahrer – serienmäßig, und Gurtstraffer an den Vordersitzen sind auch vorhanden, doch im Fond stimmt die Gurtgeometrie ebensowenig wie die Dimension der Kopfstützen, die bestenfalls als Nackenrollen bezeichnet werden können. Auch das Fahrwerk ist nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluß: Der **Fahrkomfort** wird auf schlechten Straßen durch lautes Fahrwerksklappern beeinträchtigt, und die ausgeprägten Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen in Kurven stellen dem **Fahrverhalten** kein allzu gutes Zeugnis aus. Überzeugen können dagegen der stabile Geradeauslauf, die agilen Lenkreaktionen und das serienmäßige ABS.
Über die **Motoren**-Auswahl kann man sich nicht beklagen: Schon der 1,4-Liter-Basismotor geht mit seinen 75 PS ganz flott zur Sache – und nach oben setzt erst ein strammer 147 PS starker Fünfzylinder die Grenze. Bei den Dieselmotoren empfiehlt sich vor allem der 1,9-l-Turbodiesel, dessen 100 PS den Bravo mit spielerischer Leichtigkeit in Schwung bringen, ohne dabei allzu lautstark oder durstig zu Werke zu gehen.
Das **Fazit**: Wer sich mehr für's Dolce vita als für absoluten Perfektionismus begeistern kann, ist mit einem Bravo bestens bedient. Der Brava dagegen kann trotz seiner fünf Türen nur bedingt als familientauglich gelten. In beiden Fällen ist man mit einer Anschlußgarantie für das zweite und dritte Jahr auf der sicheren Seite.



Eine Frage der Optik und des Anspruchs: Der Brava sieht im Vergleich zum dreitürigen Bravo „braver“ aus

Stark gefragt, hoch bezahlt



Modellgeschichte

4/89
Neuauflage der Modellreihe als Drei- oder Fünftürer

9/89
Kraftstofftank auf 42 l und Kofferraum auf 250 l vergrößert. Stufenloses Automatik-Getriebe (CTX) in Verbindung mit dem 1,1-l-Motor erhältlich

10/90
1,8-l-Dieselmotor mit Oxidationskatalysator

5/91
Neu: 1,3-l-Ottomotor

1/92
Vorstellung Fiesta S mit 77 kW (105 PS) und Fiesta XR2i mit 96 kW (130 PS)

12/92
Modellpflege

1/94
Fahrerairbag serienmäßig

1/96
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Wenn beim Fiesta der **Motor** überhitzt, trägt in der Regel ein geplatzter **Wasserschlauch** die Schuld am Dilemma. Diese und sogar komplett streikende Motoren werden durch korrodierte **Steckverbindungen** (bis Ende 90) und durchgescheuerte **Kabel** am **Einspritzventil** hervorgerufen. Hauptproblem in der Pannenstatistik des ADAC aber waren gerissene **Gasseile** und **Zahnriemen** beim Fiesta D. Auch gab es Probleme mit dem **Zündschloß**. Weil der Kabelstecker am **Magnetschalter** des **Anlassers** korrodierte oder verschmorte, ist diese Verbindung seit dem Modelljahr 91 verschraubt. Korrosion setzt auch den **Auspuffanlagen** – insbesondere bei Kat-Fahrzeugen – zu. Korrodierte Masseanschlüsse legen den **Heckwischer** lahm, Heck- und Seitenscheiben sind häufig undicht. Kontrollieren sollte man auch die Manschetten der **Vorderachs-Traggelenke** (Rückruf durchgeführt?), das **Getriebe**, die **Kupplung**, die **Handbremse** (langer Hebelweg) und die Gängigkeit der **Lenkung (Kreuzgelenk)**.

Daß Autos in ihrer überwiegenden Mehrzahl nicht über den Verstand, sondern aus dem Bauch heraus gekauft werden, wissen wir schon lange. Und nur so ist es zu erklären, warum der Fiesta vor allem bei weiblichen Autofahrern so beliebt ist. Denn spezielle feminine Eigenschaften sucht man oder frau bei ihm vergebens. Nichtsdestoweniger ist er ein gutes Auto, mit einer tadellos verarbeiteten **Karosserie**, die von großflächigen Stoßfängern geschützt wird und wahlweise mit drei oder fünf Türen zu haben ist. Ab Baujahr 1991 auch als Kombi namens Courier, der wegen seines Kastenaufbaus allerdings meist gewerblichen Zwecken vorbehalten bleibt.

Der **Kofferraum** ist im Normalzustand recht mickrig dimensioniert, läßt sich aber durch Umklappen der Rücksitzlehne erweitern und zudem bequem beladen. Mehr Platz bietet der **Innenraum**: Personen bis 190 Zentimeter Länge sind auf gut profilierten Vordersitzen bestens untergebracht. Hinten geht's naturgemäß enger zu, und das Anlegen der Gurte ist hier arg umständlich.

In punkto **Bedienung und Sicht** hat der Fiesta ebenfalls einige Macken. So gibt es keine Wisch-Wasch-Automatik für die vorderen Scheibenwischer und keine Intervallschaltung für den Heckwischer. Die Hupe muß mittels Blinkerhebel betätigt werden, und der Ölmeßstab im Motorraum ist schlecht zugänglich. Eine kantige Mittelkonsole, vorstehende Gurtbeschläge in Kopfhöhe und allzu kurze Kopfstützen (für die Rückbank gar nicht lieferbar) beeinträchtigen die **Sicherheit** – wohl dem, der ein Modell aus den letzten Baujahren vor dem Modellwechsel erwirbt und im Falle eines Unfalls durch Airbag, Seitenaufprallschutz und Gurtstopper geschützt ist.

Das gute **Fahrverhalten** soll helfen, gar nicht erst vom rechten Weg abzukommen. Stabiler Geradeauslauf, problemlose Kurvenlage und bei manchen Exemplaren ABS machen den Fiesta zum fahrsicheren Mobil, das lediglich im beladenen Zustand zum Schlingern und verstärkten Aufschaukeln neigt und durch ein zu geringes Rückstellmoment der Lenkung nervt.

Gut: Eine ausgewogene Abstimmung sorgt für anständigen **Fahrkomfort**, lediglich Querrillen in der Fahrbahn verursachen ein unangenehm hartes Anfedern. Erfreulich ist auch die einfache Handhabung von Heizung und Lüftung, die leider über keine separate Luftmengenregulierung verfügt.



Überraschend viel Komfort und jede Menge Seitenführung offerieren die Sportsitze im Fiesta S

Die Palette der **Motoren** ist reichhaltig, vom Rambo XR2i (mit bis zu 130 PS) über den empfehlenswerten 1,4-Liter (71 und 73 PS) bis hinunter zur 1,1-Liter-Maschine (50 PS), alle mit Kat. Nur zu Beginn der Neuauflage gab es noch Euronorm-Triebwerke.

Das **Fazit**: Ein gut erhaltener Fiesta ist sicher kein schlechter Griff für Kleinwagen-Interessenten. Daß die starke Nachfrage auch zu relativ hohen Preisen führt, ist nun mal die Kehrseite der Medaille. Doch warum der kompakte Kölner die Damenwelt so anspricht, wissen wir immer noch nicht.

Immer noch zeitgemäß



Modellgeschichte

1/96
Neuauflage des drei- oder fünftürig lieferbaren Kleinwagens. Motoren: 1,3 l mit 37 kW/50 PS oder 44 kW/60 PS, 1,25 l (55 kW/75 PS), 1,4 l (66 kW/90 PS) sowie ein 1,8-l-Diesel mit 44 kW/60 PS

7/97
Beifahrerairbag serienmäßig

Mängel und Pannen

Obwohl dieses Auto erst zwei Jahre auf dem Markt ist, sind bereits einige **Motorschäden** aktenkundig. Teilweise liefen die Aggregate zwar noch, machten aber mit außergewöhnlichen Geräuschen auf ihr Leiden aufmerksam. Noch im Rahmen bleibt die Quote durchgebrannter **Zylinderkopfdichtungen**, auch ausgefallene **Kraftstoffpumpen** oder **Wegfahrsperren**, die selbst den rechtmäßigen Besitzer nicht fortlassen, treten nicht allzu häufig auf. Fast schon skurril: Verlorene **Öleinfülldeckel** und **Zündkabel**, die offensichtlich den Mardern ausgezeichnet munden. Eher peinlich: Zusammengebrochene **Batterien**, gerissene **Keilriemen** beim Diesel und **Kupplungen**, die dem Streß des Stadtverkehrs nur für kurze Zeit gewachsen sind.

Vor zwei Jahren unterzog Ford seinen bereits etwas betagten Publikumsliebling einer umfangreichen Modellüberarbeitung. Heraus kam ein Kleinwagen, dem man trotz des hohen Alters der Grundkonzeption nicht unbedingt ansieht, daß eigentlich ein richtiger Nachfolger fällig wäre. Seine **Karosserie** ist sorgfältig zusammengebaut und trägt an den Enden voluminöse Kunststoff-Schutzschilde, die bei den teureren Versionen zur Freude aller Autolackierer eine Farbschicht tragen. Störend wirkt im Umgang mit dem Fiesta auch, daß die Kofferraum-Klappe nur von innen oder mit dem Schlüssel zu öffnen ist. Ob ein Druckknopf wirklich so teuer ist? Auch der **Kofferraum** dahinter enttäuscht ein wenig: Zum einen läßt das Fassungsvermögen zu wünschen übrig, und zum Erweitern läßt sich wohl die Lehne der Rückbank asymmetrisch teilen, nicht aber das Sitzpolster.

Da wirkt der **Innenraum** versöhnlicher: Vier Erwachsene finden überraschend viel Platz vor – und auch die Gestaltung läßt keinen kleinwagenhaften Eindruck aufkommen. Da stören höchstens die Transpirations-fördernden Sitzbezüge und die wenig Seitenhalt vermittelnden Polster.

Das Arrangement des **Fahrerplatz**es entspricht dem typischen Ford-Schema: Wichtige Funktionen an Lenkstockschaltern, kein Dimmer für die Armaturenbeleuchtung, auch keine Intervallschaltung für den Heckwischer. Ein nicht zu entschuldigendes Manko in Sachen **Sicherheit**: Die Kopfstützen sind viel zu niedrig. Ein Airbag-Duo ist bei Modellen ab Juli 97 serienmäßig an Bord.

Für den Antrieb sorgen vier Benzin-**Motoren**, die das Leistungsspektrum zwischen 50 und 90 PS abdecken, dazu gesellt sich ein 1,8-Liter-Diesel mit 60 PS. Die Benziner mit 1,3 und 1,4 l Hubraum sind technisch nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Ganz klar die beste Empfehlung ist deswegen der hochmoderne 1,25 l mit 75 PS. Dessen flotte Fahrleistungen wird allerdings nur ausnutzen, wer den Delinquenten oft auf Langstrecken bewegt – ein Ansinnen, das wegen des ausgezeichneten **Fahrkomfort**s gar nicht so abwegig ist: In seiner Klasse gehört der Fiesta zu den leisesten, und abgesehen von einer leichten Stuckerneigung bei kurzen Stößen erweist sich die Federung recht behutsam im Umgang mit den Insassen.

Dazu legt der kleine Kölner ein als sehr sicher zu bezeichnendes **Fahrverhalten** an den Tag, mit wieseliger Kurvenlage und sehr feinfühligen, gut zupackenden Bremsen. In Sachen Umweltverhalten glänzen die Fiestas zwar mit einem geringem Schadstoffanteil in den Abgasen, mit ihren unverhältnismäßig hohen Verbräuchen (Ausnahme: der 1,25 l) können die kleinen Kölner heute aber keinen Blumentopf mehr gewinnen.



Das Cockpit ist schwungvoll und ergonomisch einwandfrei geformt. Störend wirkt das dicke Lenkrad

Das **Fazit**: Man merkt dem Fiesta zwar an, daß sein Grundkonzept nicht mehr das jüngste ist. In der Summe seiner Eigenschaften zählt er aber zu den empfehlenswerten Alternativen in dieser Klasse. Als Sonderangebot wird man ihn aber nur selten finden.

Bei Alten gibt's Rabatt



Modellgeschichte

10/90
Neuauflage der Modellreihe, wahlweise auch als Stufenheck, Kombi oder Cabrio im Angebot. Motoren: 1,4 l und 1,8 D

11/90
1,8 D mit Kat

9/91
1,3-l-Einspritzer mit 44 kW (60 PS). Sportversion RS 2000 mit 110 kW (150 PS)

2/92
Neue Vierventil-Vierzylinder: 1,8 l mit 77 kW (105 PS) sowie 96 kW (130 PS) und als 2,0 l mit 110 kW (150 PS). XR3i als 1,6- oder 1,8-Liter

9/92
Überarbeitung der Modellreihe. Neuer 1,6-l-Motor mit 66 kW (90 PS)

12/93
„Orion" in „Escort Stufenheck" umbenannt

2/95
Modellreihe erneut überarbeitet

3/96
1,8-l-Diesel modifiziert: jetzt mit 51 kW/70 PS

Mängel und Pannen

Bei allen Motoren mit Zweiventiltechnik ist auf verdächtige **Motorengeräusche** zu achten. Wegen erhöhten **Nockenwellenverschleißes** beim 105-PS-Motor werden seit 1/92 neue Nockenwellen und Hydrostößel eingesetzt. Den schlechten Leerlauf des 1,4-Liter-Motors verbesserte Ford im Oktober 94. Auffällig auch die relativ hohe Zahl von **Getriebe**-Defekten. Im Bereich der **Elektrik/Elektronik** liegen die Fehler-Schwerpunkte bei der **Benzinpumpe** und der **Instrumentenbeleuchtung**. Zahlreiche Defekte am **Generator** führten zu neuen Kompaktgeneratoren (ab 93). Achten Sie bei der Besichtigung unbedingt darauf, ob die **Reifen** einseitig verschlissen sind (Achsgeometrie). In letzter Zeit treten häufiger undichte **Lenkgetriebe** sowie **Leitungen** und gerissene Schweißnähte am Auspuff auf. Außergewöhnlich hoch ist der Verschleiß an **Bremsscheiben** und **-belägen**.

Was lange währt, wird endlich gut. Beim Ford Escort hat sich das Sprichwort mal wieder bestätigt. Der kompakte Kölner brauchte zwei umfangreiche Modellpflege-Kuren, bis er zur Qualität seiner Konkurrenten aufschloß. Gute Verarbeitung bietet der Escort seitdem nicht nur bei der **Karosserie**, sondern auch im **Kofferraum** und im **Innenraum**, wo Gepäck und Passagiere viel Platz finden.

Trotzdem stören an dem kompakten Kölner im Alltag Kleinigkeiten. Warum zum Beispiel ist bei der geteilt umklappbaren Rücksitzlehne die Sitzfläche nur in einem Stück klappbar? Auch das Ein- und Aussteigen in die tiefliegende Karosserie fällt ziemlich schwer. Die Fondpassagiere müssen zum Anlegen der Gurte immer beide Hände benutzen. Keine Frage: Andere Autos in dieser Klasse bieten weitaus durchdachtere Detaillösungen.

Immerhin: Im Kapitel **Bedienung und Sicht** überzeugt der Escort. Die Armaturen sind übersichtlich, und die Karosserie bietet gute Aussichten: Ecken und Kanten können auch kleine Fahrer überblicken. Eine Zumutung ist dagegen die schwergängige Lenkung. Einparken artet im Escort zur Schwerstarbeit aus, wenn keine Servolenkung installiert ist. Auch mit der Schaltbarkeit des Getriebes hakelt es von Fall zu Fall, die Streuung ist beträchtlich.

Auch bei der **Sicherheit** mußten die Kölner nachrüsten. Das ungepolsterte, bretthartе Armaturenbrett, die zu kurzen Kopfstützen oder der ungünstige Gurtverlauf im Fond warfen kein positives Licht auf den Ford. Fahrer-Airbags wurden erst ab Modelljahr 94 eingeführt, weshalb Escorts mit diesem Feature auf dem Gebrauchtwagenmarkt derzeit noch eine Rarität sind.

Wenigstens zum **Fahrverhalten** gibt es keine negative Kritik. Es ist wie es sein soll: sicher in beinahe jeder Situation. Auch der **Fahrkomfort** ist durchaus gelungen. Die Feder-/Dämpferabstimmung ist zwar straff, aber trotzdem ausreichend bequem – und die gut konturierten Sitze ermöglichen eine entspannte Sitzposition.

Bei den **Motoren** macht es wenig Sinn, sich für das schwachbrüstige 60-PS-Modell zu entscheiden. 71 PS sollten es schon sein, besser noch ist der 1,6-Liter mit 105 PS. Wem es nichts ausmacht, etwas mehr Geld für seinen Escort zu bezahlen, der sollte zu einem der neu entwickelten Vierzylindermotoren mit Vierventilköpfen greifen. Sie sind durch



Das Platzangebot entspricht dem Klassenstandard, die Qualität der Sitze aber erst bei den neueren Modellen

die Bank drehfreudiger und sparsamer als die bejahrten Zweiventiler. Für sparsame Zeitgenossen bietet sich der 1,8-Liter Diesel mit oder ohne Turbolader an.

Das **Fazit**: Im Laufe der Jahre mauserte sich der Fehlstarter zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten für Golf & Co. Vor allem junge Exemplare sind durchaus empfehlenswert, da sie nicht nur preiswert, sondern auch besser sind als ihr Ruf. Escorts aus den beiden ersten Baujahren aber sollte man – wenn überhaupt – nur zu extrem günstigen Kursen erstehen.

Vor 15 Jahren modern



Modellgeschichte

9/82
Verkaufsstart der Fließheck- und Kombimodelle mit fünf Türen

9/83
Dreitürige Modelle

8/85
Katalysator für 2,0-l-Einspritzmotor

3/87
Modellreihe überarbeitet. Neu: Stufenheck-Version

9/87
1,8-l-Motor mit geregeltem Kat eingeführt

2/88
RS-Cosworth eingeführt

9/88
Alle Modelle (außer Cosworth) mit Kat lieferbar

1/90
Modellreihe überarbeitet

9/91
Armaturen und Stoßfänger geändert

12/92
Modellreihe eingestellt. Nachfolger: Mondeo

Mängel und Pannen

Häufig auftretendes Problem bei Sierra-Modellen bis Baujahr 5/87: Motorschäden wegen undichter **Wasserpumpe**. Besonders oft passiert das bei Dieseltriebwerken, während der OHC-Vergasermotor häufig an durchgebrannten **Auslaßventilen** krankt. Wichtig vorm Kauf: auf die **Wassertemperatur** achten, möglichst Kompressionsdiagramm anfertigen lassen. Weiterer Schwachpunkt: die **Zündung**. Schwankende Widerstandswerte führen zu **Zündkerzenausfällen** und zu überhitzten **Katalysatoren**. Besserung in dieser Hinsicht gab's erst ab August 1988.
Beim Diesel muß man bis April 87 mit defekten **Anlassern** rechnen. Probleme mit dem **Gaszug** sind erst seit 11/88 behoben, die **Kupplung** wurde im März 1991 aufgrund zahlreicher Defekte modifiziert.
Schwachstelle bei Kat-Modellen: die **Auspuffanlage** brach schon bei fast neuen Autos. Bei Wagen ohne Kat ist sie sehr rostanfällig.

Ganz schön mutig – so lautete der überraschte Tenor der Öffentlichkeit, als Ford 1982 den Sierra präsentierte. Doch der Applaus bezog sich nicht nur auf die moderne, windschlüpfige Form des Neulings. Dank einer großen Modellpalette avancierte der Sierra auch schnell zu einem beliebten Arbeitspferd der Nation – ob in Firmenfuhrparks oder an Taxiständen.
Die anständig verarbeitete **Karosserie** wurde in drei Versionen gebaut: mit Fließheck, Stufenheck oder als Kombi namens Turnier. Allen gemeinsam: die markant abgeflachte Schnauze und Detailschwächen wie ein nicht an die Zentralverriegelung gekoppelter Tankverschluß. Wenig zu bemängeln gibt es am voluminösen **Kofferraum**, der durch geteilt klappbare Rücksitzlehnen noch vergrößerbar und nur beim Stufenheckmodell (Foto) wegen zu flachen Zuschnitts in seiner Nutzbarkeit etwas eingeschränkt ist.
Viel Platz bietet auch der **Innenraum**, den Rückbänkler allerdings nur mühsam besteigen können – beim Viertürer gerieten die hinteren Pforten arg schmal. Dafür hat er genug Ablagen und körpergerechte, bequeme Sitze. In Sachen **Bedienung und Sicht** gefallen besonders das funktionelle Cockpit nebst Kippschaltern mit Auffindbeleuchtung und die großen Rückspiegel. Wermutstropfen: fehlende Wisch-Wasch-Automatik, umständliche Gurtbedienung hinten sowie miese Rücksicht wegen des hohen Hecks und breiter C-Säulen. Schlecht in punkto **Sicherheit** sind die kantigen Gurtbeschläge im Kopfbereich sowie die Tatsache, daß der Tank unfallgefährdet im Heck liegt. Fahrer- oder gar Beifahrer-Airbags waren für den Sierra noch nicht zu haben.
Dafür ist das **Fahrverhalten** des Hecktrieblers gutmütig und sicher. Ein anständiger Geradeauslauf und sportliches Kurvenverhalten sind allen Modellen in die Wiege gelegt; mit Servolenkung und ABS (Aufpreis) wird dieser Ford schnell zum guten Freund. Zumal er auch durch guten **Fahrkomfort** verwöhnt. Das ausgewogen abgestimmte Federwerk ist nur bei großen Bodenwellen überfordert, dann gerät die Karosserie in heftige Schwingungen. Ansonsten sorgen kräftige Heizung und Lüftung stets für ein angenehmes Raumklima im Sierra.
Die Triebwerks-Palette ist umfangreich: **Motoren** gibt es mit Leistungen von 67 (Diesel) bis 220 PS (Cosworth). Das 1,6-Liter-Basistriebwerk ist mit seinen 75 Pferdestärken besonders im Turnier schnell überfordert. Besser: der Zweiliter-Einspritzer mit 115 PS, der sparsam ist und schon aus niedrigen Drehzahlen gut antritt. Mit geregeltem Kat wurden die Versionen 1,6, 2,0i, 2,9i und Cosworth gebaut.
Das **Fazit**: Der Sierra erfüllt fast alle Bedürfnisse, weil er mit seiner Modellvielfalt sowohl Sportfahrer wie auch Sparfüchse ansprechen kann. Zuverlässigkeit im Detail ist dabei nicht unbedingt seine Stärke; viel hängt da vom Wartungszustand ab. Besondere Vorsicht ist bei Firmenautos, im Fachjargon „Vertreter-Sierras", geboten.


Übersichtliches Sierra-Cockpit: Nur die Einstellhebel für Heizung und Lüftung werden vom Volant verdeckt

Nur der Charakter fehlt



Modellgeschichte

1/93
Vorstellung der Stufenhecklimousine. 1,6-l-, 1,8-l- und 2,0-l-Vierventil-Benzinmotoren und 1,8-l-Turbodiesel

2/93
Einführung der fünftürigen Schrägheck- und Kombi-Versionen

5/93
Beifahrer-Airbag serienmäßig

11/93
Allradversion mit 1,8-l-Motor vorgestellt. Serieneinführung auf Anfang 1995 verschoben

8/94
Neu: 2,5-l-V6-Motor

3/95
Neu: 4x4-Modelle mit 2,0-l-Motor

8/96
Modellpflege: geänderte Front- und Heckpartie, komfortableres Fahrwerk

Mängel und Pannen

Wenn der Ford Mondeo mal stehen bleibt, liegt das meistens an der **Zündelektronik**. Speziell bei den 1,6-l- und 1,8-l-Motoren bis Baujahr 94 stirbt der Motor oft im Leerlauf ab. Traurig auch bei einem so modernen Auto: defekte Lichtschalter und korrodierte **Kabelstecker**.
Für Motorschäden waren durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und abgefallene **Öleinfülldeckel** verantwortlich. Vereinzelt machten auch die **Getriebe** sowie ausgehängte **Gaszüge** Ärger. Speziell bei den Diesel-Modellen gab es Störungen an **Lichtmaschine**, **Einspritzleitungen** und **Zahnriemen**. Bei letzteren sollte man unbedingt prüfen, ob sie innerhalb der letzten 6000 Kilometer gewechselt wurden.
Deutlich über dem Durchschnitt lag auch die Quote an defekten **Auspuffkrümmer-Dichtungen**, verschlissenen **Bremsen** und – man staune – gebrochenen **Verstellhebeln** für die Lüftungsdüsen (bis Ende 94). Typisch für Exemplare aus der ersten Serie sind oft die schlecht eingepaßten **Türen**.

Ein gutes Auto zu bauen reicht heutzutage noch lange nicht, um dauerhafte Verkaufserfolge sicherzustellen. Ein wenig Charakter sollte es auch haben – und der ging dem Mondeo anfangs ab. Seit der Modellpflege im Herbst 96 hat sich das schon gebessert, aber zu tun gäbe es für die Ford-Leute immer noch was.
Denn: Wer Mittelklasse nicht mit Mittelmaß verwechselt, gibt sich mit so nackten Türschwellern wie bei der **Karosserie** des Mondeo nicht zufrieden: Weil sie schnell verkratzen und noch schneller verschmutzen. Auch sollte es sich bei Ford herumgesprochen haben, daß ein Verbandkasten zur Bordausrüstung gehört und demzufolge auch eine Halterung verdient hat.
So aber fliegt er im **Kofferraum** umher, wo er erfreulich viel Auslauf vorfindet. Theoretisch könnte er sogar bis in den **Innenraum** rutschen, wenn die serienmäßig asymmetrisch geteilte Rückbank-Lehne umgeklappt ist. Vorne geht es natürlich geräumiger zu. Hier zeigt das moderne Cab-forward-Design seine Wirkung: Dank des verkürzten Maschinenraums ist die Kabine deutlich länger als beim Vorgänger Sierra. Pfiffig die Schublade unter dem Beifahrersitz, hier wird normalerweise verschenkter Raum genutzt. Schade, daß es sonst nur wenige und zudem kleine Ablagen gibt.
In punkto **Bedienung und Sicht** leidet der Mondeo unter dem Seifenflutsch-Syndrom. Peilkanten sucht man vergeblich, eingeparkt wird nach Gefühl. Ohne Tadel: Schalter und Instrumente. Eine Ford-Spezialität ist die heizbare Frontscheibe, lieferbar im Winterpaket mit Sitzheizung (beim Ghia serienmäßig). Vorreiter war der Mondeo im Kapitel **Sicherheit**: die erste Mittelklasse-Limousine mit zwei Airbags ohne Aufpreis. In der Praxis waren sie allerdings erst ein paar Monate nach Serienstart verfügbar, Mondeos ohne Beifahrer-Airbag sind gebraucht etwas billiger. Auch ABS war erst ab August 1993 serienmäßig.
Das Highlight des Mondeo: sein **Fahrverhalten**. Dieses Auto bringt nichts aus der Ruhe, es repräsentiert in dieser Hinsicht den Stand der Technik in der Mittelklasse. Und das erfreulicherweise ohne gleichzeitige Kompromisse auf dem Sektor **Fahrkomfort**. Der Mondeo federt ausgesprochen angenehm und gibt sich auch bei der Geräuschentwicklung unaufdringlich. Nur die Sitze sind nicht der Weisheit letzter Schluß – zu weiche Polster und zu kurze Lehnen.



Beinahe wie bei BMW: Das Mondeo-Cockpit – hier in der Ghia-Version – wirkt ebenso modern wie funktionell

Motoren gibt es mit 88/90, 112/115, 136 und 170 PS. Die unterschiedlichen Leistungen der beiden kleineren Varianten sind abhängig von der gewählten Ausstattungsversion. Besondere Empfehlungen gibt es nicht, jeder sollte sich nach seinem persönlichen Leistungsbedarf den richtigen Treibsatz aussuchen. Modern und sparsam sind sie alle.
Das **Fazit**: Abgesehen von der allzu glatten Karosse und ein paar Detailmängeln ist der Mondeo zweifellos ein guter Kauf. Und im Vergleich zur Konkurrenz kann er sogar fast schon als Sonderangebot gelten.

FORD **SCORPIO**

Viel Raum für wenig Geld



Modellgeschichte

4/85
Modelleinführung als fünftürige Fließheck-Limousine mit serienmäßigem ABS

11/86
Neue V6-Motoren: 2,4 l und 2,9 l

2/89
Neuer 2,5-l-Turbodiesel (68 kW/92 PS)

1/90
Stufenheck-Version vorgestellt

3/91
Neuer 2,9-l-24V mit 143 kW/195 PS

9/91
Kombimodell Turnier eingeführt, auch mit Allradantrieb erhältlich

8/93
Fahrerairbag serienmäßig

1/95
Wechsel zum aktuellen Modell

Mängel und Pannen

Fast 13 Jahre ist der Scorpio bereits auf dem Markt – da tauchen schon einige Schwächen auf: Neben zunehmender Rostanfälligkeit gehören dazu vor allem Gebrechen an **Motor** und **Getriebe**, an erster Stelle **Ölundichtigkeiten**. Kritisch sind besonders die Dieselmotoren, die zu durchbrennenden **Zylinderkopfdichtungen** und undichten **Wasserpumpen** (bis 87) neigen. Beim 2-l-Motor sind die **Keilriemen** anfällig, im Bereich der **Zündanlage** machten Kerzen mit unterschiedlichen Widerständen Probleme. Im Extremfall wurde durch Zündaussetzer der Katalysator ruiniert. Im weiteren Antriebsstrang gilt die **Kupplung** als wenig standfest, die dann durchrutscht, im Getriebe kann ein Antriebsritzel brechen. Auch die **Automatikgetriebe** machen vereinzelt Ärger. Nicht ohne Komik: Im Kofferraum sitzt ein **Crash-Schalter**, der auch bei zu heftigem Zuschlagen des Kofferdeckels auslösen und die Spritpumpe blockieren kann. Bei Ford fast schon normal: Geräusche aus der **Lüftung** sowie ratternde **Tachowellen**.

Geht es um die beste Relation zwischen Preis und Gegenwert, kommen Gebrauchtwagenkunden am Ford Scorpio kaum vorbei. Allerdings ist der große Ford seltener, als man vielleicht denkt. Schuld hatten die Marketingstrategen, die beim Scorpio-Debüt 1985 den ehemaligen Käufern des erzkonservativen Granada eine futuristische Fließheck-**Karosserie** mit großer Heckklappe vor die Nase setzten. Den letzten Fehler machten sie vor drei Jahren, als sie das gewöhnungsbedürftige Design des aktuellen Modells guthießen.
Dabei könnte der Scorpio ein Knüller sein. Die Verarbeitung ist ordentlich, der an sich schon reichlich bemessene **Kofferraum** auch noch erweiterbar. Wahre Größe aber offenbart der Kölner im **Innenraum**, wo ein sehr solides Interieur mit großzügig dimensionierten Polstermöbeln und fürstlich bemessenem Knieraum die Fahrgäste empfängt. Dazu – selten geworden in modernen Autos – finden sich Ablagen in Hülle und Fülle. Die Bewegungsfreiheit ist enorm, selbst längere Strecken zu dritt sind auf der breiten Rückbank kein Problem.
Am **Fahrerplatz** dürfte sich jeder auf Anhieb zurechtfinden, die Bedienung ist einfach und übersichtlich, vom zu tief plazierten Radio mal abgesehen. Ungewohnt und eines Autos dieser Preis- und Größenklasse unwürdig ist jedoch das Fehlen einer Wisch-Wasch-Automatik, hier sind mit Sprühen der Waschflüssigkeit und Einschalten der Wischer immer zwei Arbeitsgänge vonnöten.

Einer steten Evolution war die **Sicherheits**ausstattung des Scorpio unterworfen. Bei seinem Debüt 1985 war der Kölner die erste Limousine mit serienmäßigem ABS, im August 93 kam der Fahrerairbag dazu. Das derzeit aktuelle Modell hatte dann auch einen für den Beifahrer. Eine Sache freilich hätte Ford längst ändern sollen: Der Tank sitzt rechts im Heck – genau dort, wo's manchmal knallt.
Schier unaufzählbar ist die Palette der **Motoren**, die je im Scorpio Dienst taten. Einen Finger-weg-Aufkleber würden wir keinem verpassen, aber man sollte sich auch darüber im klaren sein, daß die Triebwerke des Scorpio nie die kräftigsten, laufruhigsten oder sparsamsten waren. Solides Mittelmaß beherrschte den Kölner Motorenbau, Highlights wurden woanders gezüchtet. Ähnliches gilt für das Fahrwerk, bei dem die Entwicklungs-Priorität eindeutig auf dem Sektor des **Fahrkomforts** lag. Leer wie beladen



In Sachen Design nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit, aber ohne schwerwiegende Defizite: Scorpio-Cockpit

kommt der Ford dem Ideal des schwerelosen Gleitens schon ziemlich nahe, allerdings auf Kosten der Lenkpräzision. Mit vollgestopftem Gepäckabteil empfiehlt sich auch ein wenig Respekt vor der Masse, das an sich problemlos neutrale **Fahrverhalten** kann in zu hastig angegangenen Kurven in ein schlagartiges Übersteuern wechseln.
Das **Fazit**: Gemessen am Preis gestattet der Scorpio die vermutlich komfortabelste Fortbewegung. Potentielle Wermutstropfen sind allerdings im hohen Verbrauch und der Pannenanfälligkeit zu sehen.

Kein Ersatz für den Golf



Modellgeschichte

9/87
Modellwechsel: Limousine jetzt auch viertürig. Motoren: 1,4-l-Vergaser, 1,6-l-Einspritzer (mit Kat) und 1,6-l-Motor ohne Kat für CRX

12/88
Geregelter Kat für CRX- und Shuttle-Version

6/90
Modellüberarbeitung, neuer Motor: 1,6i-VTEC

9/91
Modellwechsel

4/92
Neu: CRX-Version

8/92
Modellpflege: VEi mit Fahrerairbag. Alle Civic mit Flankenschutz

2/95
Neuer Fünftürer

10/95
Neu: Dreitürer und Stufenheck-Version

3/96
Neues Coupé

4/96
Neue Motorvariante: 1,6i ES (84 kW/114 PS)

Mängel und Pannen

Bei Exemplaren, die vor dem Modellwechsel 9/87 zugelassen wurden, sollte man auf Verschleiß am **Zahnriemen** (Rißgefahr) und an der **Kupplung** (Kurzstreckenbetrieb) achten. Beim 1,5i fällt gelegentlich die lautstark arbeitende **Benzinpumpe** aus. Außerdem problematisch: **Batterien**, **Hupe**, **elektronische Zündung**, **Zündkerzen**, feuchte **Verteilerkappen**, gerissene **Zahnriemen**, undichte **Differentiale**, defekte **Thermostate/Thermoschalter**, ungleichmäßige **Handbremswirkung** sowie **Bremsgeräusche** und Korrosion an den **Scheinwerfern**. Probleme beim Schalten in den **Rückwärtsgang** können durch nochmaliges Auskuppeln gelöst werden. Nicht selten treten an den Türen laute **Windgeräusche** auf, die sich aber in der Werkstatt durch Einstellmaßnahmen beheben lassen.

Es gab mal eine Zeit, in der der Honda Civic als ernsthafter Golf-Konkurrent galt. Doch das hat sich in den letzten Jahren drastisch geändert. Schuld daran ist unter anderem die **Karosserie**: Sie ist zwar nach wie vor gut verarbeitet, infolge der stoßempfindlichen Flanken und der schwachen Türarretierungen jedoch nicht mehr so praxistauglich wie die der Vorgänger. Nicht sonderlich praktisch ist auch der **Kofferraum**: Er ist nicht nur klein und unbeleuchtet, sondern läßt sich auch nur mühsam beladen, da die Heckklappe aus zwei Teilen besteht, die nach oben und unten zu öffnen sind. Und daß dabei auch noch die Gepäckraumabdeckung von Hand geliftet werden muß, vereinfacht das Ganze auch nicht unbedingt.

Der **Innenraum** hinterläßt ebenfalls einen zwiespältigen Eindruck. In der ersten Reihe herrscht ein großzügiges Raumgefühl vor – und selbst 1,90-Meter-Riesen finden bequem Platz. Die Hinterbänkler dagegen müssen beim Einsteigen die Vordersitzlehnen mühsam beidhändig nach vorne klappen und sich anschließend mit viel Geschick in den Fond falten.

In Sachen **Bedienung und Sicht** kann der Civic dem Golf immer noch das Wasser reichen: Die Armaturen sind klar gestylt, alle wichtigen Schalter sind griffgerecht plaziert – und das Karosserie-Design erlaubt gute Über- und Rundumsicht. Daß die Außenspiegel verkleinern, führt hier ebenso wie beim Thema **Sicherheit** zu Punktabzügen.

Unschön ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, daß die Kopfstützen nur Personen mit einer maximalen Körpergröße von 1,75 Metern ausreichenden Schutz verleihen – und daß sich die Köpfe der Passagiere im Falle eines Unfalls auf unangenehme Kontakte mit den harten Haltebügeln einstellen sollten.

Weitere Gemeinsamkeit mit dem Golf: das gute **Fahrverhalten**. Stabiler Geradeauslauf auch auf unebener Fahrbahn, exakte Lenkung, gutmütige Kurvenlage, keine Lastwechselreaktionen und gut dosierbare Bremsen. Allerdings: ABS gibt's nicht, und auf nasser Straße drehen die Vorderräder leicht durch. Mängel auch beim **Fahrkomfort**: Das sportlich straff abgestimmte Fahrwerk neigt auf unebenen Straßen zum Stuckern, die Federung der Rückbank ist ihren Namen nicht wert – und das Geräuschniveau im Innenraum nimmt bei flotter Autobahnfahrt schon bedrohliche Formen an.



Die Ladekante liegt zwar angenehm tief, wird von den Rückleuchteneinheiten aber stark geschmälert

Die Palette der **Motoren** beginnt bei einem 1,3-l-Einspritzer (75 PS) und hört erst bei 150 PS dank variabler Ventilsteuerung (VTEC) auf. Der beste Kompromiß zwischen Preis und Leistung ist der 1,5i mit 66 kW (90 PS). Power und sportliches Design finden sich beim CRX 1,6i-16V mit 124 PS.

Das **Fazit**: Der Civic und die CRX-Versionen glänzen vor allem mit ihren guten Motoren und der einwandfreien Verarbeitung. Daher können Sie bei einem günstigen Angebot ruhig zuschlagen. Nur: Einen Golf kann der Civic heutiger Tage nicht ersetzen.

Nicht irgendein Japaner



Modellgeschichte

9/85
Neuauflage der Modellreihe als viertürige Stufenheck- und dreitürige Steilheck-Limousine

12/86
Neue Motoren: 2.0i und 2.0i-16V

9/87
Modellpflege: alle Modelle mit Fünfgang-Getriebe oder Automatik

10/89
Modellwechsel. Alle Motoren als Vierventiler

4/91
Fünftürige Kombi-Limousine neu im Programm

3/92
Neu: Accord Coupé

1/93
Modellwechsel

4/94
Neuer Kombi „Aero Deck", neues Coupé

1/96
Modellüberarbeitung

4/96
Neu: 2.0-l-TDI-Motor mit77 kW/105 PS

Mängel und Pannen

Beim Honda Accord sollte unbedingt geprüft werden, ob der **Motor** ölverschmiert ist. Das würde auf einen lockeren **Ölfilter** hindeuten, der bei diesem Modell schon für zahlreiche Motorschäden sorgte. Bis Baujahr 90 gibt es häufig Probleme mit reißenden **Zahnriemen.** Die **Kupplung** kann bereits nach relativ kurzer Zeit am Ende sein. Die **Vergaser** sind gegen Verschmutzung empfindlich. Zündungsprobleme gehen meist auf feuchte **Zündkerzen** und ab 1991 auf feuchte **Verteilerkappen** und **Kabelstecker** oder auf eine defekte **Endstufe** der Zündung zurück. Fragen Sie unbedingt nach, ob hier eine Nachbesserung durchgeführt wurde. Außerdem machen manchmal **Anlasser, Batterie, Zentralverriegelung** oder **Steuergeräte** schlapp. Bei den Baujahren 88/89 starb der Motor hin und wieder wegen defekter **Kraftstoffpumpenrelais'** ab. Achten Sie bei älteren Modellen auf Geräusche der **Lenkung**, einseitig ziehende **Bremsen** und Rost an **Scheinwerferreflektoren** und **Schalldämpfern.**

Der Accord ist nicht irgendein Japaner. Unter der Flut des fernöstlichen Angebots hat sich der Honda-Mittelklässler im Lauf der Jahre schon einen besonderen Ruf erworben. Nicht zuletzt wegen der gut verarbeiteten **Karosserie** gilt der Accord in Fachkreisen als eine Art japanischer Mercedes. Weniger Mercedes-typisch in dieser Klasse: Die Komplettausstattung, zu der eine serienmäßige Fernentriegelung des **Kofferraums** ebenso gehört wie vier elektrische Fensterheber.

Der **Innenraum** beeindruckt durch die Verwendung hochwertiger Materialien. Zudem bietet die japanische Mittelklasse-Limousine auf allen Plätzen viel Bewegungsfreiheit. Schmerzlich vermißt werden jedoch Ablagen für Kleinkram. Dafür gibt's nur das Handschuhfach – mehr nicht.

Immer wieder erstaunlich: die Handlichkeit des Accord. Die leichtgängige Servolenkung, das griffige, höheneinstellbare Lenkrad und die übersichtlich gestalteten Instrumente sorgen für gute Noten im Kapitel **Bedienung und Sicht**. Fast schon selbstverständlich für japanische Autos: ein klar gegliedertes Armaturenbrett, ein akustisches Warnsignal bei vergessenem Abblendlicht und die mustergültig exakte Fünfgang-Schaltung. Schlecht: Die Zentralverriegelung funktioniert nur von der Fahrertür aus, das Radio ist zu tief in der Mittelkonsole angeordnet, die Rückspiegel verkleinern das Bild.

Stichwort **Sicherheit**: Einen Airbag gibt es erst für die jüngste Accord-Generation, die vorstehenden Gurtbeschläge in Kopfhöhe des Fahrers sehen auch nicht gerade vertrauenerweckend aus – und Kindersicherungen, die so leicht von Kinderhand bedient werden können, verdienen diesen Namen eigentlich nicht. Immerhin: Versenkte Wischerachsen und die flache Wagenfront verhindern bei einem Unfall mit einem Fußgänger die schlimmsten Folgen.

Im **Fahrverhalten** schneidet der Accord deutlich besser ab. Stabiler Geradeauslauf, leicht untersteuernde Kurvenlage und die spontan ansprechenden, serienmäßig ABS-bestückten Bremsen sind seine Pluspunkte. Negativ fallen dagegen die auf nasser Straße schnell durchdrehenden Räder und die Heckschleuder-Tendenz bei vollgepacktem Kofferraum auf.

Der **Fahrkomfort** gefällt durch die straff ausgelegte Federung und die sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Nur hinten reicht die Sitzfläche der Rückbank kaum für die Oberschenkel von Erwachsenen aus.



Der Fond im Accord: Knie- und Kopffreiheit sind okay, die Kopfstützen allerdings verdienen ihren Namen nicht

Egal, welcher **Motor** in Frage kommt – für alle gilt: Sie sind ausgesprochen agil, hängen gut am Gas, drehen munter hoch und verbrauchen nicht zuviel Sprit. Am besten paßt der 2,0i zum Accord. Nur wer besonders zügig unterwegs sein möchte, sollte nach dem 150-PS-Modell Ausschau halten.

Das **Fazit**: Der Accord ist eine ausgewachsene Mittelklasse-Limousine, die viel Fahrspaß bei hoher Zuverlässigkeit und überschaubaren Unterhaltskosten bietet. Und als Gebrauchter ist er günstig zu haben.

Der erste Koreaner



Modellgeschichte

9/91
Modell mit drei- und fünftüriger Schrägheck- sowie viertüriger Stufenheckkarosserie vorgestellt

12/94
Baureihe eingestellt. Nachfolger „Accent"

Mängel und Pannen

Anders als bei vielen anderen Wagen aus fernöstlicher Produktion gilt für den Hyundai Pony: Pannen und Mängel sind bei ihm leider keine Mangelware. Insbesondere die Modelle des ersten Zulassungsjahres (1991) fallen durch eine hohe Pannenhäufigkeit auf. So sollten Gebrauchtwagenkäufer darauf achten, ob die **Servolenkung** bei den 1,5-l-Versionen dicht ist. Prüfung: Die Lenkung bei laufendem Motor bis zum Anschlag drehen und längere Zeit in dieser Position festhalten.
Beim Baujahr 92 fielen mitunter lose **Kontaktstecker** und **Kabel** im Zündungsbereich (auf festen Sitz prüfen) und Defekte bei der **Beleuchtungsanlage** auf. Erwähnenswert sind auch Defekte am **Motor**, die zumeist durch Überhitzung infolge eines defekten **Thermoschalters** oder aufgrund gerissener **Zahnriemen** entstanden. Weitere Probleme gab es hin und wieder an der **Batterie** und am **Generator**.

Hyundai war der erste koreanische Hersteller, der auf dem deutschen Markt antrat – und der Pony bildete beim Debüt 1991 die preisliche Speerspitze: Ein ziemlich ausgewachsener Kompaktwagen zu einem konkurrenzlos günstigen Preis, der für rasche Verbreitung sorgte.
Hinzu kam die gefällig-unauffällige, passabel verarbeitete **Karosserie**, aber es gab – und gibt – auch einige Merkwürdigkeiten. So läßt sich die Zentralverriegelung nur von der Fahrertür aus bedienen, die Drehrichtung beim Schließen ist (zumindest für Deutsche) unlogisch. Auch das fast in Vergessenheit geratene Spiel „Aussperren"; hier kann die Erinnerung in der Praxis amüsant aufgefrischt werden. Die Heckklappe läßt sich vom Innenraum aus entriegeln, eine niedrige Ladekante wird ihrem Namen gerecht, die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank ist leicht klappbar. Von außen kann der **Kofferraum** nur per Schlüssel entriegelt werden, große Radkästen und eine wabbelige Bodenmatte auf unebenem Boden schränken ebenso wie das kleine Volumen die Nutzbarkeit ein.
Zum **Innenraum**: Der auch in der Neigung verstellbare, bequeme Fahrersitz bietet Personen bis 1,90 Meter Platz. Bemängelt wird die grobrastige Verstellung der Lehne und der durch kleine Türen unbequeme Einstieg nach hinten. Schnell ist es dann auch mit der Kniefreiheit vorbei, wenn vorn ein etwas größerer Mensch Platz genommen hat. Auch das Angurten macht im Fond keinen Spaß. **Bedienung und Sicht** sind okay, Kritik gibt es aber für die Außenspiegel, die beide ein verkleinertes Abbild liefern, nur mit Zündung funktionierende Fensterheber, einem weit unten angebrachtem Radio und einem Warnblinkschalter, den man erst suchen muß. Das paßt ebensowenig ins Bild von zeitgemäßer **Sicherheit** wie Gurtpeitschen, die am Boden statt am Sitz befestigt sind, zu niedrige Gurtumlenkpunkte, Kopfstützen, die vorn nur bis 1,70 Meter Körpergröße taugen und hinten ganz fehlen sowie eine Fahrerlehne, die beim Einstellen in Liegeposition wegklappen kann.
Mit gutmütigem, leicht untersteuerndem **Fahrverhalten**, nur geringen Lastwechselreaktionen und einer exakten, feinfühligen Servolenkung gefällt der kleine Hyundai. Daß dem Pony auf nasser Straße schnell die Hufe durchrutschen, ist weniger schön. Auf gut gepflegtem Untergrund zeigt der Hyundai seine Schokoladenseite, federt angenehm und schluckfreudig. Wird der Untergrund rauh, färbt das auch auf den Wagen ab, der in heftige Schwingungen verfällt und auf Kopfsteinpflaster ruppig abrollt.



Das Pony-Interieur könnte wohnlicher sein. Aber bei diesen Preisen darf man keine hohen Ansprüche stellen

Mit Vergaser-Technik lieferten die Koreaner die **Motoren** mit 1,3 Litern (43 kW/59 PS) und 1,5 Litern Hubraum (53 kW/72 PS) aus. Empfehlenswerter: Die ziemlich temperamentvolle Top-Version mit 1,5-l-Einspritzmotor und 84 PS. Das **Fazit**: Wer seine Prioritäten in großzügigem Platzangebot bei kleinem Preis setzt, sollte ruhig über einen Pony nachdenken. Vorsicht ist aber besonders beim Baujahr 91 geboten.

Mit farbigen Akzenten



Modellgeschichte

10/94
Modelleinführung der viertürigen Stufenhecklimousine mit zwei 1,3-l-Triebwerken (44 kW/55 PS sowie 55 kW/75 PS) und einem 1,5-l-Motor mit 65 kW/88 PS

1/95
Neu: Fließheck-Variante mit drei oder fünf Türen

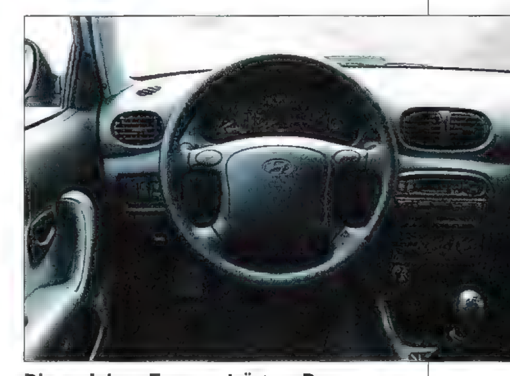
9/95
Neu: Viergang-Automatik beim 1,3-l-Motor mit 62 kW/84 PS sowie eine sportliche Variante: 1,5-l-GT (73 kW/99 PS). Beifahrerairbag serienmäßig

7/97
Modellpflege

Mängel und Pannen

Im Grunde gelten die Accent-Modelle als recht zuverlässig. Doch wo gehobelt wird, fallen bekanntlich auch Späne, wodurch es gelegentlich zu Defekten bei den **Kupplungsgeber-** und **-nehmerzylindern** kommt.
Besonders beliebt scheint die Gummimischung der **Zündkabel** und **Kühlschläuche** bei Mardern zu sein. Auch können die **Scheibenwischermotoren** durchgebrannt sein oder die **Wischerarme** aushaken. Zum einstweiligen Stillstand des Accent können entladene oder defekte **Batterien** sowie Defekte an der **Wegfahrsperre** führen.

Mit den Namen ist es manchmal schon ein Kreuz. Bei den Menschen haben wir uns ja nun daran gewöhnt, daß nicht jeder Gottlieb Gott auch wirklich liebt. Aber von einem Auto, das Accent heißt, erwarten wir, daß es auch Akzente setzt. Und, oh Wunder, das tut es sogar, beispielsweise bei der Preisgestaltung oder der teilweise schrillen Farbpalette.
Die **Karosserie** dagegen ist eher durchschnittlich. Sie wurde in große, nachgiebige Stoßfänger gehüllt, was aber leider nicht die Nebelleuchten vor Stößen schützt. Gewöhnungsbedürftig auch die Drehrichtung des Türschlüssels und die Tatsache, daß man sich durch versehentliches Drücken des Verriegelungsknopfes allzu leicht aussperren kann. Gut zugänglich ist dagegen der **Kofferraum**, der 350 Liter faßt und sich dank der umklappbaren Rücksitzlehne noch vergrößern läßt, sofern man mit der umständlichen Entriegelung klar gekommen ist. Aufmerksamkeit sollte dem Schloß der geöffneten Klappe gebühren: Vorsicht, Kopfnüsse! Noch dazu fehlt ein Griff zum Schließen der Klappe, die Beleuchtung ist mickrig, und die Auskleidung so spärlich wie im **Innenraum**. Zwar ist das Interieur gut verarbeitet, der Zustieg vorn bequem, das Platzangebot für vier Personen befriedigend – und es gibt sogar eine Vorrichtung für ein Radio und zwei Lautsprecher. Im Fond fehlt es jedoch an Ablagemöglichkeiten, Haltegriffen und vor allem an leicht anzulegenden Gurten. Wobei die Betonung auf leicht liegt.
Das ist denn auch das Stichwort für die Rubrik **Fahrerplatz**: Leichte Handhabung ist aufgrund der übersichtlichen Instrumentierung garantiert. Handarbeit ist angesagt, die einzigen Gimmicks sind Warnsignale für „Licht an" und „Tür nicht zu".
Diverse Defizite weist der Accent in Sachen **Sicherheit** auf: Zwar sind ein Fahrer-Airbag und höheneinstellbare Gurtbeschläge serienmäßig, doch nach einem Beifahrer-Bag sucht man bei älteren Modellen vergebens – um so schlimmer, als das Armaturenbrett noch nicht einmal abgepolstert ist. ABS ist ebensowenig lieferbar wie eine einigermaßen exakte Lenkung, womit sich die Pluspunkte im **Fahrverhalten** auf den stabilen Geradeauslauf und die problemlosen Kurveneigenschaften beschränken. Trotzdem muß der Fahrer in Kurven kräftig zupacken, um gegen das hohe Rückstellmoment der Lenkung anzukämpfen. Das beeinträchtigt den **Fahrkomfort** genau so wie die stuckerige Federung und die Geräuschkulisse bei hohem Tempo. Daran nicht unbeteiligt sind die drei zur Verfügung stehenden **Motoren**, von denen das 1,3-Liter-Triebwerk mit 75 PS im wahrsten Sinne des Wortes die goldene Mitte darstellt.
Das **Fazit**: Der Hyundai Accent setzt zwar ein paar positive Akzente, läßt seine Insassen aber auch durchaus spüren, daß sein Besitzer ein paar Tausender sparen wollte. Wer das verschmerzen kann und in dem noch spärlichen Angebot tatsächlich einen findet, macht mit ihm einen guten Kauf.



Die weichen Formen trügen: Das Armaturenbrett des Accent ist deutlich härter, als es aussieht

Der Preis macht die Musik



Modellgeschichte

9/91
Modell als viertürige Stufenhecklimousine mit 1.5- und 1.6-l-Motoren vorgestellt

11/92
1.6-l-Vierventil-Motor (auf Wunsch mit Automatik) und 1.8-l-Motor neu im Programm

9/93
Modellpflege

9/95
Modellwechsel

1/96
Neu: Kombi-Limousine

7/97
1.8-l-Motor durch 2.0-l-Triebwerk ersetzt

Mängel und Pannen

Der Hyundai Lantra ist mit zunehmendem Alter überproportional pannenanfällig. Größter Schwachpunkt bei Modellen aus den Baujahren 91 und 92 ist der **Zahnriemen**: Leidet er unter Zahnausfall, bekommen Kolben und Ventile zu innigen Kontakt. Die zwangsläufige Folge: Motorschaden.
Bei Modellen vor dem Baujahr 1993 waren **Motorschäden**, defekte **Auspuffanlagen**, durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und hängende **Thermostate** die häufigsten Pannenursachen. Ab Baujahr 93 wurde der Lantra deshalb mit einer anderen Ölpumpe, mit verstärkten Zahnriemen und einem geänderten Thermostat bestückt. Bei den jüngeren Baujahren traten Schwierigkeiten mit der **Wegfahrsperre** überdurchschnittlich häufig auf. Hin und wieder versagt auch das **Zündschloß**. Hakelt es bereits, ist ein Austausch bald fällig. Defekte **Radlager** und klemmende **Gurtschlösser** sind bei Modellen ab 9/95 bzw. 4/96 kein Thema mehr.

Das Rezept für den Lantra ist simpel, aber effektiv: Man nehme eine kompakte Mittelklasselimousine, garniere sie mit elektrischen Fensterhebern und diversen weiteren Zutaten, die allgemein schon als ziemlich luxuriös gelten – und bringe das Ganze zu einem echten Hammerpreis auf den Markt.
Hyundai tat das mit Erfolg, wie wir heute wissen. Nicht ganz unbeteiligt am Erfolg des Koreaners ist aber auch die Tatsache, daß er keinen billigen Eindruck hinterläßt: Die **Karosserie** ist gut verarbeitet. Große Stoßfänger, Rammschutzleisten – alles dran. Nervig allein die Zentralverriegelung, sie läßt sich nur vom Fahrertürschloß betätigen.
Nichts Auffälliges im **Kofferraum**: niedrige Ladekante, Fernentriegelung, Durchlademöglichkeit in den Innenraum – der Lantra-Eigner muß auf nichts verzichten. Okay, Pedanten stören sich vielleicht an der scharfkantigen Unterseite der Hutablage, aber sowas gibt es auch bei doppelt so teuren Autos. Klare Linien auch im **Innenraum**: Das Platzangebot reicht aus, bewegt sich irgendwo zwischen Vectra und Vento. Die Verarbeitung übrigens auch: Nichts klappert, alles wirkt solide, nur bei genauem Hinsehen entdeckt man Verbesserungswürdiges wie das unbeleuchtete Handschuhfach.
Bedienung und Sicht entsprechen japanischem Strickmuster, geben also keine Rätsel auf. Eher schon die Eigenart des Lantra, sich nur bei durchgetretenem Kupplungspedal starten zu lassen.
An den Rückspiegeln hingegen wird deutlich, welcher der wichtigste Exportmarkt der Koreaner ist: die USA. Dort nämlich bevorzugt man solche Rückspiegel wie am Lantra, die den nachfolgenden Verkehr stark verkleinern und so mehr Abstand vorgaukeln, als tatsächlich vorhanden ist. Ansonsten gibt es beim Thema **Sicherheit** wenig zu meckern. Hier präsentiert sich der Hyundai auf erfreulich hohem Niveau. Zu bevorzugen sind allerdings die nach September 1993 zugelassenen Modelle, sie waren bereits mit Airbag und ABS erhältlich.
Anlaß zur Kritik gibt das **Fahrverhalten**: Bei normaler Fahrweise problemlos, macht es bei extremer Beanspruchung deutlich, daß der Lantra nicht für Vollgasbolzerei gedacht ist. Das gilt ebenso für die Bremsen wie für den **Fahrkomfort**. Auf ebener Straße ganz passabel, nervt der Lantra auf schlechten Landstraßen um so mehr: Dann schaukelt und stampft die Karosserie, außerdem rüttelt das Lenkrad. Auch die **Motoren** zählen nicht zu den Leisetretern. Hier gilt die Devise Sekt oder Selters. Der Selters-Motor mit 86 PS macht den Lantra zu einem munteren Auto, überschäumende Lebensfreude allerdings ist ihm fremd. Nicht so dem Sekt-Triebwerk: Seine 1,8 Liter, 126 PS, treiben den Lantra auf 200 km/h und das Fahrwerk an seine Haftgrenze.
Fazit: Der Hyundai Lantra ist ein preiswerter Mittelklässler mit dem kleinen Luxus für alle Tage. Echten Fahrkomfort und souveräne Straßenlage aber bietet er nicht.



Unspektakulär, aber funktionell: Das Cockpit harmoniert perfekt mit dem äußeren Erscheinungsbild des Lantra

Katzenjammer inklusive



Modellgeschichte

11/86
Einführung der XJ6-Limousine mit 3,6-l-Sechszylinder-Reihenmotor (156 kW/212 PS)

1/87
Geregelter Katalysator. Leistung auf 136 kW/185 PS reduziert

10/89
Neu: 4,0-l-Motor mit 163 kW/222 PS

10/91
Einführung des 3,2-l-Motors mit 149 kW/202 PS

10/92
Fünfgang-Schaltgetriebe in Verbindung mit modifiziertem 4-l-Motor. Jetzt mit 182 kW/248 PS

1/93
Einführung des 6,0-l-V12-Motors mit 229 kW/311 PS. Fahrerairbag serienmäßig

10/94
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Die ältereJaguar-Baureihe XJ6 war berühmt für ihre Unpäßlichkeiten, die nicht selten zu Katzenjammer führten. Denn meist treten die Beschwerden an den Innereien auf, die dazu häufig nur schwer zu orten sind. Längere Aufenthalte in der Intensivstation der Werkstatt sind nicht auszuschließen – und die Behandlungs-Tarife erfordern solvente Privatpatienten. Wer aber über die nötigen Mittel und Geduld verfügt, kann seiner Katze unter Umständen zu sieben Leben verhelfen. Zu den häufigsten Mängeln zählen kaputte **Auspuffanlagen** ebenso wie defekte **Wegfahrsperren**, Undichtigkeiten am **Kühlsystem**, Ausfälle des **Lüfters** (Sicherung) und entladene **Batterien**. Darüber hinaus sollte unbedingt auf **Rost** geachtet werden, denn eine mehrjährige Garantie gibt es nicht, und da es beispielsweise auch an ausreichendem Flankenschutz mangelt, sind Kratzer und Beulen keine Seltenheit.

Wer sich für eine gebrauchte Raubkatze aus dem britischen Coventry entscheidet, sollte sich im klaren darüber sein, daß er damit kein braves Hauskätzchen erwirbt. Häufige Werkstattbesuche sind die Regel, was einem bisweilen das Wasser aus den Augen und ein riesiges Loch ins Portemonnaie reißt. Aber: Ist die Katze gesund, freut sich der Mensch.
Dabei ist die **Karosserie** durchaus gut verarbeitet. Der Tankverschluß ist zwar an die Zentralverriegelung gekoppelt, doch beim Tanken ärgert man sich trotzdem. Nicht nur, daß der Vorgang ewig dauert. Der Einfüllstutzen ist auch so ungünstig plaziert, daß das kostbare Naß leicht über Lack und Lederschuhe sabbert. Auch vor den schwachen Türarretierungen und ungewolltem Aussperren wird gewarnt. Beim Beladen des **Kofferraums** freut man sich zwar noch über die niedrige Ladekante, das arg zerklüftete Format schränkt die Freude aber schnell ein – und der scharfkantige Verschlußhaken hat mit Sicherheit schon zahlreiche edle Koffer auf dem Gewissen.
Wer sich aber über die hohen Türschweller in den noblen **Innenraum** gezwängt hat, wird das schnell vergessen und sich im Ambiente von Holz und Leder wie im Kaminzimmer fühlen. Daß das Handschuhfach nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet wird, und die Gäste im Fond womöglich über umständliches Angurten klagen, gehört ebenso zum Jaguar wie der gewöhnungsbedürftige **Fahrerplatz**. Wer nach längerem Suchen den einen oder anderen Schalter gefunden hat, findet ihn später garantiert wieder. Immerhin: Das Lenkrad ist längs einstellbar, und bequeme Clubsessel sorgen für entspannte Haltung beim Fahren.
Verunsichert wird der Chauffeur jedoch durch das unübersichtliche Heck und die verkleinernden Rückspiegel. Und das ist nicht die einzige Macke in Sachen **Sicherheit**: Airbags waren bis 1993 nicht lieferbar, die Kopfstützen sind eher Nackenrollen, und die zu niedrig montierten, ungünstig verlaufenden Gurte tun ein übriges.
Dafür ist das **Fahrverhalten** nahezu einwandfrei. Trotz der etwas nervösen Lenkung läuft die Katze wie auf Schienen, bleibt gutmütig in Kurven und bremst mit serienmäßigem ABS. Dazu kommt ein **Fahrkomfort**, der seinesgleichen sucht. Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk sorgt für luxuriöses Dahingleiten, und auf Fahrgeräusche muß man schon aufmerksam achten.



Kein Airbag, aber viel Holz in der Hütte: Kaum ein anderes Automobil bietet im Cockpit so viel Charakter

Das liegt auch an den sehr kultivierten **Motoren**, bei denen die Kultur sich aber nicht auf die Trinksitten erstreckt. Die beste Wahl unter den zahlreichen Alternativen dürfte jedoch der verhältnismäßig moderne 3,2-l-Reihensechszylinder darstellen, der einigermaßen bescheiden trinkt und die Katze trotzdem flott auf die Sprünge bringt.
Das **Fazit**: Wer einen Jaguar XJ fahren will, sollte nicht nur solvent sein, sondern auch über britischen Humor lachen können. Noch besser: Er wartet noch ein wenig und spart auf das neue Modell...

Besser als seine Preise



Modellgeschichte

9/93
Einführung der viertürigen Stufenheck-Limousine mit 1,6-l-Motor und 59 kW/80 PS

2/96
Fahrer- und Beifahrer-Airbag serienmäßig

3/96
1,6-l-Motor durch 1,5-l-Motor mit gleicher Leistung ersetzt

Mängel und Pannen

Das Pannenregister dieses Kandidaten ist bislang noch erfreulich kurz. Den Spitzenplatz in der Statistik halten **Batterieschäden**, gefolgt von defekten **Kühlwasserschläuchen** und **Zündkabeln**, deren Gummimischung sich offensichtlich in Marderkreisen hoher Beliebtheit erfreut. Die Motoren scheinen nicht in allen Fällen vollgasfest zu sein – mehrfach kam es zu überhitzungsbedingten Schäden an **Zylinderkopfdichtungen** und **Zylinderköpfen**. Aus dem Bereich der Elektrik schließlich wurden vereinzelt defekte **Wegfahrsperren** und **Alarmanlagen** gemeldet.

In der Testbeurteilung des Kia Sephia überwiegt Durchschnittliches mit Tendenz zum Guten. Das wäre nicht weiter erwähnenswert, lägen nicht die Preise erheblich unter dem Durchschnitt – vor allem bei gebrauchten Modellen. Dabei ist Furcht vor dem Koreaner völlig überflüssig. Schließlich erhält, wem jegliches Prestigedenken schnuppe ist, mit dem Sephia eine gut ausgestattete Limousine, deren routiniert montierte **Karosserie** nur wenige Wünsche offenläßt: Vielleicht könnte man den Tankdeckel in die Zentralverriegelung eingliedern und im **Kofferraum** Ablagen für Verbandkasten und Warndreieck vorsehen? Ansonsten reicht der Platz im Gepäckabteil, und wenn nicht – läßt sich die geteilte Rückbank umklappen. Dann schrumpft natürlich die Anzahl der Sitzplätze, aber wer fährt schon mit fünf Personen ins Möbelhaus?
Vom Ambiente im **Innenraum** sollte man nicht zuviel erwarten, es überwiegt die typisch asiatisch pflegeleichte und mausgraue Kunststoff-Atmosphäre. Auch der **Fahrerplatz** wartet mit sattsam bekanntem fernöstlichem Ambiente auf. Überrascht sind manche Zeitgenossen allenfalls von der Anwesenheit vier elektrischer Fensterheber in dieser Preisklasse. Um die **Sicherheit** ist es bei den ersten Baujahren weniger opulent bestellt: Erst zum Modelljahr 96 feierte der Airbag seinen Einzug in den Sephia. Die Einstellbarkeit der Kopfstützen und die Anordnung der Gurte entspricht aber bis heute nicht dem Stand der Technik.

Gleiches ließe sich dem **Motor** nachsagen, der hohe Drehzahlen mit enormem Getöse abwickelt. Ansonsten aber geht er unauffällig seiner Arbeit nach und zieht schon im unteren Drehzahlbereich kräftig durch. Weitere Auswirkungen des schonenden Umgangs mit dem Gaspedal sind ansonsten nicht bekannt. Auch der Verbrauch profitiert kaum davon – auf fast neun Liter singt heute niemand mehr Lobeshymnen.
Auch nicht auf das zwar jederzeit sichere, aber eben auch etwas schwerfällig wirkende **Fahrverhalten.** Zugegeben: Der Sephia ist frei von Tücken. Aber die Fahrfreude könnte erheblich davon profitieren, wenn er nicht in jeder flott gefahrenen Biegung laut quietschend auf seinen niedrig angesiedelten Grenzbereich aufmerksam machen würde. Zumal es auch um den **Fahrkomfort** im Sephia nicht besonders gut bestellt ist: Größere Unebenheiten geraten mit den kurzen Federwegen in einen ziemlich ausweglosen Konflikt, was die Passagiere an abrupten Auf- und Abwärtsbewegungen erkennen. Da auch die ein wenig knapp dimensionierten Sitze nicht dazu angetan sind, die schwache Vorstellung zu retten, fordert der Kia Sephia hier die größten Zugeständnisse im Vergleich zu seinen moderneren, aber auch teureren Konkurrenten.



Typisch fernöstliches Ambiente: Auch im Cockpit dominiert pflegeleichtes Mausgrau

Das **Fazit:** Gutes hat seinen Preis. Aber der Sephia ist viel besser, als sein niedriger Preis vermuten läßt. Stattdessen bietet er einen reellen Gegenwert für relativ wenig Geld – kleine Schwächen inklusive.

Der Alcantara-Floh



Modellgeschichte

6/85
Einführung der Modellreihe

9/87
Neu: Allrad-Modell Fire 4WD

2/89
Modellpflege und neue Motoren: 1.1 i.e. Kat, 1.3 GT i.e. Kat

1/90
Selectronic i.e. mit stufenloser Automatik

3/93
Facelift an Front, Heck und Armaturentafel

1/95
Nur noch mit 1,1-l-Fire-Motor im Angebot. Allrad-Version eingestellt

11/95
Modellwechsel. Neue Bezeichnung: „Y"

6/96
Neuer 1,4-l-Dreiventil-Motor mit 59 kW/80 PS

9/97
Neues Basismodell „Elefantino". 1,4-l-Motor durch neuen 1,2-l-Vierventiler mit 63 kW/86 PS ersetzt

Mängel und Pannen

Probleme, die man mit dem Y 10 haben kann, sind meistens auf Schludrigkeiten der Werkstätten zurückzuführen. Deshalb sollte jeder Y 10-Besitzer das kleine Bastel-Einmaleins beherrschen, um wenigstens lockere **Kabelstecker** oder gelöste **Stromkabel** im Do-it-yourself-Verfahren zu reparieren. Schwieriger wird's da schon mit **Zahnriemen**-Verschleiß (Bj. 89), gerissenen **Gaszügen** (Bj. 88/89) und **Ölundichtigkeiten**: Hier ist der Fachmann gefragt. So auch bei gelegentlichen Schwierigkeiten mit der elektronischen **Zündung** oder **Einspritzung** und dem sperrigen **Schaltgetriebe**, das machmal die Gänge nicht festhält. Auch die **Kupplung** ist durch den meist hohen Stadtverkehr-Anteil arg gestreßt. Schließlich noch ein typisches Italo-Problem: Rost. Er befällt gerne den **Auspuff** (meist Endschalldämpfer) sowie **Türen** und **Schweller**.

Klein, aber fein. Das ist das Motto des Lancia Y 10. Und nicht nur deshalb ist er gerade bei den Damen sehr begehrt. Denn die wohlgeformte **Karosserie** ist übersichtlich, läßt Passagiere leicht durch die großen, sich weit öffnenden Türen ein- und aussteigen und bietet neben einem zwar kleinen, aber durch die asymmetrisch geteilte, umlegbare Rückbank vergrößerbaren **Kofferraum** ein paar Extras, die normalerweise erst in der Mittelklasse angeboten werden. So läßt sich zum Beispiel die Heckklappe von innen öffnen, Langfingern wird der Blick ins Gepäckabteil durch eine Abdeckung verwehrt – und das Gepäck trägt dank der Verkleidung garantiert keine Schrammen davon.

Schlecht nur, daß sich Verbandkasten und Warndreieck weder hinten, noch im **Innenraum** gut verstauen oder befestigen lassen, und daß das Anlegen der Gurte auf der Rücksitzbank ebenso wie das Einstellen der Vordersitzlehnen zum Gefummel wird. Dafür sitzen Personen bis 1,80 m Größe einigermaßen gut, und auch das Zusteigen nach hinten wird durch die automatisch vorrutschenden Sitze enorm erleichtert.

Vorwiegend positiv: das Kapitel **Bedienung und Sicht**. Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, höhenverstellbares, griffiges Lenkrad, Druckschalter mit Beleuchtung, Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen, von innen verstellbare Außenspiegel, Heckscheibenwischer mit Waschanlage, abdeckbares Radio und die einwandfreie Übersichtlichkeit erleichtern den Umgang mit dem Kleinen. Einzige Mängel: der hakelnde Rückwärtsgang und die Tatsache, daß Brems- und Kupplungspedal zu eng beisammenliegen.

Zum Thema **Sicherheit**: Airbags und ABS sucht man beim Y 10 noch vergebens. Dafür sind die Gurtschlösser am Sitz befestigt, das Lenkrad ist mit einer Prallfläche versehen – und Kopfstützen, die sich nur bis 1,70 m einstellen lassen, fördern die Vermutung, daß hier nur zart gebaute Menschen Platz nehmen sollten. Immerhin: Serienmäßige Nebelrückleuchten, Seitenblinker und ein Tank, der sich außerhalb des Heckdeformationsbereichs befindet, sind deutlich über dem Klassenstandard.

Zum **Fahrverhalten**: Der Y 10 ist ein rundum handliches Stadtwägelchen mit zufriedenstellenden Fahreigenschaften. In Sachen **Fahrkomfort** sieht es weniger gut aus: Von der Sitzhaltung bis zum Federungskomfort



Extravagant nach Art des Hauses: Vierspeichen-Volant und Alcantara-Besatz am Armaturenbrett

müssen Kompromisse geschlossen werden. Dafür bietet er aber eine ziemlich moderne **Motoren**-Palette. Alle Aggregate glänzen durch relative Laufkultur und Sparsamkeit. Vom lammfrommen 32 kW- (44 PS-) Triebwerk bis hin zur sportlichen 1,3-Liter-GT-Version sind alle empfehlenswert.

Das **Fazit**: Wer schon immer auf den Alcantara-Floh scharf war, beim Anblick der Preise für den Nachfolger aber ins Grübeln kommt und sich traut, auch mal selbst Hand anzulegen, sollte sich für einen neuen alten Y interessieren. Es lohnt sich.

Mit Ecken und Kanten



Modellgeschichte

6/85
Neue Modellreihe eingeführt

9/87
Neu: Thema 8.32 (mit Ferrari-Motor) und Station Wagon Diesel (Kombi fünftürig), Kat-Motoren

2/89
Modellreihe überarbeitet

8/90
Neu: turbo 16 V und DS turbo (Diesel)

10/92
Modellüberarbeitung, neuer V6-Motor

1/95
Baureihe eingestellt. Nachfolger: „Kappa"

Mängel und Pannen

Motorschäden gehören bei Thema-Modellen aller Baujahre zum ständigen Risiko. Immer wieder gut für eine Panne sind undichte **Kühlwasser-Ausgleichsbehälter**, defekte **Thermoschalter**, **Wasserpumpen** und **Turbolader**. **Keilriemen** neigen überdurchschnittlich häufig zum Reißen, auch der **Zahnriemen** (speziell beim Baujahr 89) ist nicht der Zuverlässigste. Unter durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen** haben Diesel-Fahrer zu leiden. Feuchtigkeitsempfindliche **Steckverbindungen** stören die Funktion von **Zündung** und **Elektrik**. **Batterien** und **Generatoren** sind im Thema oft nur ein kurzes Leben beschieden. Beim Diesel führen defekte **Glühkerzen** zu Start- und Kaltlaufproblemen. Defekte **Kraftstoffpumpen** sorgen für unfreiwillige Fahrtunterbrechungen. Vor allem beim Thema Turbo und V6 müssen die Besitzer bei **Kupplung**, **Bremsen** und **Reifen** aufgrund der hohen Fahrleistungen mit ebenso hohem wie frühzeitigem Verschleiß rechnen.

Daß er nicht mehr der jüngste ist, sieht man dem Thema deutlich an: 13 Jahre automobiler Fortschritt sind an der eckig-nüchtern gezeichneten Stufenheck-**Karosserie** nicht spurlos vorübergegangen. Immerhin überzeugt sie mit recht guter Verarbeitung und einem 550 Liter großen **Kofferraum**, der sich zudem trefflich nutzen läßt. Der bequeme Einstieg in den geräumigen **Innenraum** läßt Fahrer bis 1,95 Meter eine entspannte Sitzposition finden. Nur mit den Ablagemöglichkeiten geizten die Italiener: Ist das Handschuhfach voll, wird es schon eng. Die Zentralverriegelung trägt ebenso zum Komfort bei wie die Beleuchtung des Zündschlosses, Leselampen, das individuell höheneinstellbare Lenkrad und das vor begehrlichen Blicken unter einer Klappe geschützte Radiofach.
Bedienung und Sicht sind tadellos, alle Schalter verfügen über eine Auffind-Beleuchtung. Das Rangieren in engen Lücken wird durch die Servolenkung und die übersichtliche Karosserie erleichtert. Unverständlich nur, warum ohne Zündschlüssel keine Außenbeleuchtung möglich ist. Mehr Kritik gibt es zum Thema **Sicherheit**: Airbags sind Mangelware, und die Rücksitz-Gurte verlaufen im Hüftbereich nicht gerade optimal. Die Höhe des oberen Gurtbeschlages ist einstellbar, der Innenraum weist glattflächige Konturen auf, die ein Verletzungsrisiko mindern. Mit gutmütiger Straßenlage, sehr gutem Geradeauslauf und Fahrstabilität in Kurven holt sich der Thema beim Kapitel **Fahrverhalten** Pluspunkte. Minimale Lastwechselreaktionen, gute Handlichkeit und Spurstabilität unterstreichen das sichere Fahrgefühl, das der Thema ausstrahlt. Selbst auf rutschigem Untergrund verlieren die Vorderräder erst spät an Traktion, in der sehr exakten und feinfühligen Lenkung sind Antriebseinflüsse kaum spürbar. Lediglich die Bremsen könnten schneller ansprechen, sie sind zudem schlecht dosierbar.
Zum **Fahrkomfort**: Trotz sportlich-straffer Fahrwerksauslegung liegt der große Lancia auch bei groben Unebenheiten ruhig auf der Straße. Nur kurze Stöße überfordern das Fahrwerk: Es reagiert dann mit Stuckern. Ein in allen Geschwindigkeitsbereichen unaufdringliches Fahrgeräusch unterstreicht den Luxus-Anspruch.
Empfehlenswerte Kat-**Motoren** gibt es bei Lancia seit 1986. Die 2-l-Maschine leistet als Sauger 115 PS, als Turbo 150 PS. 1989 kamen Vierventilmotoren ins Angebot. Sie sind drehfreudig, laufruhig und hängen mit 141 PS und 177 PS gut am Gas. Selten: der 3-l-V6 aus dem Alfa 164 mit 175 PS (ab 10/92). Ein Geheimtip: der 205 PS starke 8.32 mit dem Ferrari-Achtzylinder. Wer hier zuschlägt, sollte allerdings hohe Unterhaltskosten einplanen. Ein Turbodiesel mit 100 oder 115 PS rundet das Programm ab.
Das **Fazit**: Der Lancia Thema zählt zu den wenig gefragten Typen auf dem Gebrauchtwagenmarkt und ist deshalb recht günstig zu haben. Großzügigkeit dagegen ist im Umgang mit seinen Macken gefragt.



Auch das Interieur-Design stammt aus einer Zeit, in der die Cockpits noch Kanten zu haben hatten

Luxus im schlichten Kleid



Modellgeschichte

1/95
Modelleinführung der Stufenhecklimousine mit vier Motorvarianten: 2-Liter (107 kW/145 PS) und 2,4-l-Fünfzylinder (129 kW/175 PS) sowie ein 3-Liter-V6 mit 151 kW/205 PS. Außerdem ein 2,4-l-Turbodiesel mit 91 kW/124 PS

9/96
Neu: Kombi-Modell „Stationwagon". Im Rahmen der Modellpflege wurde der 2-Liter-Motor überarbeitet. Neu in der Palette: ein 2-Liter-Turbomotor mit 151 kW/205 PS

6/97
Einführung der Coupé-Variante – wahlweise mit 2,4-l-Fünfzylinder oder 3,0-l-Sechszylinder mit Automatikgetriebe

Mängel und Pannen

Auch wenn sich in Sachen Verarbeitung bei den Italienern einiges getan hat – mit der Technik gibt es doch noch ein paar Probleme. Beim Kappa tauchen häufig Probleme im Motorraum auf. So können undefinierbare mechanische **Geräusche** auftreten oder **Zahnriemen** (vor allem beim 3-Liter-V6) reißen. Hin und wieder macht sich das Kühlsystem mit **Undichtigkeiten** wichtig. Auch **Batterieschäden** und **Kurzschlüsse** im gesamten Motormanagement sowie defekte **Wegfahrsperren** sind keine Seltenheit. Offenbar unterdimensioniert ist die Kupplung der **Generator-Riemenscheibe**, die häufig reißt. Außerdem gab es besonders beim 2,4-l-Turbodiesel immer wieder **Kaltlauf-** und **Startprobleme**, die aber im März 96 im Rahmen einer großen Rückrufaktion behoben wurden.

Nach langem konzerninternem Ringen ist die Sache inzwischen klar: Während sich Mutter Fiat um die Motorisierung der breiten Masse und Tochter Alfa um die sportlichen Gemüter kümmert, soll Tochter Lancia die luxuriösen Ansprüche befriedigen. Logisch, daß dem Flaggschiff der Marke, dem Kappa, dabei eine zentrale Rolle zufällt. Die elegante **Karosserie**, die sich per Zentralverriegelung (mit Tankverschluß-Kopplung) öffnet, kann da durchaus mithalten. Solide und satt steht der Wagen da, eingerahmt von voluminösen Stoßfängern, die das Blech schützen, leider aber nicht die Nebelleuchten und Seitenflanken.
Schade auch: Warndreieck und Verbandkasten finden weder im stolze 515 Liter fassenden, mit einer Durchladeluke bestückten **Kofferraum**, noch im elegant möblierten **Innenraum** eine feste Bleibe. Ansonsten können die Insassen aber weder über Raummangel (vorn könnte es allerdings mehr Ablagen geben) noch über spartanische Ausstattung klagen. Vorn und im Fond sorgen Mittelarmlehnen für entspannte Haltung. Leselampen, Fußraumbeleuchtung und elektrische Fensterheber sind serienmäßig. Einen Pollenfilter gibt es jedoch nur in Verbindung mit der aufpreispflichtigen Klimaanlage. Standesgemäß dimensioniert ist der **Fahrerplatz:** Selbst Chauffeure mit Gardemaß können es sich wohnlich einrichten. Ein Infocenter klärt über eventuelle Defekte auf – und alle wichtigen Instrumente und Kontrolleuchten liegen im direkten Blickfeld. Längs- wie höhenverstellbar ist das Lenkrad, und die zu leichten Verzerrungen neigenden Außenspiegel lassen sich immerhin beheizen.
Das dient der **Sicherheit** ebenso wie die zwei serienmäßigen Airbags, Gurtstraffer und höhenverstellbaren Gurtumlenkbeschläge. Weniger schön die Tatsache, daß die Rücksitzgurte über dem Bauch verlaufen und die Kopfstützen auf allen Plätzen zu kurz sind. Der **Fahrkomfort** dagegen kam nicht zu kurz: Trotz straffer Federungsauslegung dämpft der Kappa Fahrbahnschäden mit jener Souveränität ab, die man von einem Auto dieser Klasse erwartet – und das geht auch nicht zu Lasten des **Fahrverhalten**s. Stabiler Geradeauslauf, gutmütiges Kurvenverhalten und eine exakte Lenkung sorgen dafür, daß sich der edle Italiener auch durch den stärksten Vertreter des **Motoren**-Sortiments nicht aus der Reserve locken läßt. Gemeint ist damit der 3,0 LS, der mit seinen 205



Luxus auf italienisch: Blickfang im Kappa-Cockpit ist die mächtige, von edlem Holz umrahmte Mittelkonsole

PS aus sechs Zylindern durchaus kräftig genug ist, bei unvorsichtigem Gasgeben schon mal zwei schwarze Streifen auf den Asphalt zu radieren. Zügiges Fortkommen garantieren aber auch die fünf Zylinder des 175 PS starken 2,4 LS – und selbst der kleinste Kappa namens 2,0 LE ist mit seinen 145 PS kein Langweiler.
Das **Fazit**: Der Lancia Kappa zählt zu den Geheimtips in der Oberklasse. Wer das Glück hat, einen zu finden, bekommt für relativ wenig Geld eine elegante Limousine mit hohem Understatement-Faktor.

Wunderliche Knutschkugel



Modellgeschichte

3/88
Neuvorstellung als dreitüriges Modell mit elektrischem Stoff-Schiebedach und 1.4-Liter-Motor mit ungeregeltem Kat (44 kW/60 PS)

9/89
1,2-l-Vergasermotor mit ungeregeltem Kat und 40 kW (54 PS); außerdem festes Dach

8/90
1,4-l-Motor mit geregeltem Kat (40 kW/54 PS)

3/91
Neuauflage der Modellreihe als viertürige Stufenhecklimousine mit festem Dach (LX) oder elektrischem Faltdach (GLX Canvas Top) und 1,4-l-16V-Motor mit 39 kW (53 PS) oder 53 kW (72 PS)

3/92
Nur noch als Faltdach-Limousine zu haben

3/96
Modellwechsel: Nachfolger baugleich mit Ford Fiesta

Mängel und Pannen

Pannen beim kleinen Mazda resultieren bisweilen aus defekten **Batterien** und verstopften **Vergaserdüsen**, nicht richtig funktionierenden **Einspritzanlagen** oder defekten Kontakten an der **Einspritzpumpe**. Besonders ärgerlich ist es, wenn man ohne Sprit liegenbleibt, weil die Benzinuhr wieder mal falsch anzeigt – ein häufig auftretendes Problem bei diesem Fahrzeug. Bei älteren Modellen sollte man auf öltropfende **Motoren**, korrodierte **Auspuffanlagen** und Risse in den **Stabilisator-Lagerungen** achten. **Kupplung** und **Bremse** werden wegen des häufigen Einsatzes als Stadtfahrzeug besonders beansprucht.

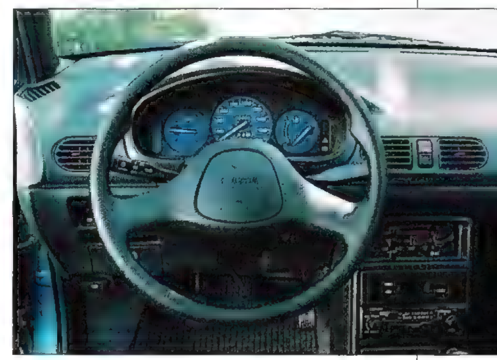
Endlich mal was anderes – so lautete das öffentliche Echo, als Mazda 1991 diese wunderliche Knutschkugel präsentierte. Die anfängliche Begeisterung des geneigten Publikums flachte jedoch schnell ab: Schon nach zwei Jahren galt der 121 in „In"-Kreisen als ziemlich „out" und bewies damit wieder einmal, daß die Halbwertzeit allzu modischen Designs kaum länger währt als die von Knäckebrot.

Die 121-**Karosserie** fällt nicht nur durch eigenwillige Optik, sondern auch dank ihrer tadellosen Verarbeitung auf. Wegen der Höhe von fast 1,50 Metern läßt sie sich bequem besteigen. Schade nur, daß die Zentralverriegelung lediglich von der Fahrertür aus funktioniert, und daß das Reserverad bei beladenem **Kofferraum** nicht zugänglich ist. Das Stauabteil läßt sich durch die getrennt klappbare Rücksitzlehne erweitern, seine Nutzbarkeit leidet allerdings unter der kleinen Ladeluke und hohen Ladekante.

Auch Sitzriesen können sich im hohen **Innenraum** wohlfühlen, sie werden sich allenfalls über die nur grobrastig einstellbaren Lehnen der Vordersitze sowie über fehlende Ablagemöglichkeiten ärgern. Wermutstropfen unter der Rubrik **Bedienung und Sicht** sind ein zu kleiner Innenspiegel, die manchmal etwas hakelige Schaltung, die nicht komplett zu öffnenden hinteren Seitenscheiben und das ungünstig plazierte Radio. Ansonsten agiert der urige Kleinwagen funktionell und gibt sich als williger Diener im Alltagsverkehr. Hohe **Sicherheit** kann er allerdings nicht vermitteln: Airbags sind Fehlanzeige – und die zu kurzen Kopfstützen, die im Hüftbereich ungünstig verlaufenden Gurte sowie vorstehende Wischerachsen belegen wieder einmal, daß Käufer gebrauchter Kleinwagen hier halt Kompromisse eingehen müssen.

Dafür legt der 121 ein anständiges **Fahrverhalten** an den Tag, wenn man von heftigen Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen in schnell gefahrenen Kurven und einer leichten Schlingerneigung in beladenem Zustand absieht. Die Straßenlage ist stabil, die Lenkung ausreichend feinfühlig und exakt. Auf normalen Straßen gibt es auch am **Fahrkomfort** nichts auszusetzen. Nur kurze Bodenwellen bringen die Fuhre hin und wieder ins Stuckern. Störend wirken auch der hohe Lärmpegel bei schneller Fahrt sowie die unübersichtlichen Bedienungselemente für Heizung und Lüftung.

Die Palette der **Motoren** enthält auch bei älteren Baujahren ein Triebwerk mit geregeltem Katalysator, nämlich das 1,4-Liter-Aggregat mit 54 Pferdestärken. Bei aktuellen Modellen muß es nicht unbedingt die kräftige 72-PS-Version sein – der moderne 1,4-Liter-Vierventiler mit 53 PS ist schon ein lebendiger Geselle und reicht speziell für den Stadtverkehr völlig aus.



Simple, aber gute Armaturen, griffiges, höheneinstellbares Zweispeichen-Volant: das 121-Cockpit

Das **Fazit**: Mazdas Einsteiger-Modell ist ungeachtet seiner eigenwilligen Optik durchaus auch ein funktionelles Automobil. Und ein sehr zuverlässiges dazu, wie die ADAC-Pannenstatistik nachweist.

Immer noch attraktiv



Modellgeschichte

9/89
Neuauflage der Modellreihe mit Schräg- oder Stufenheckkarosserie sowie als Kombi. Benzinmotoren mit 1,4, 1,6 und 1,9 l Hubraum sowie ein 1,7-l-Dieselmotor

9/90
Diesel eingestellt

10/92
Neu: Sportversion GT-R

9/94
Modellwechsel: 3-türige Fließheck-Limousine (C), 4-türige Stufenheck-Variante (S) und fünftüriges Fließheckmodell (F), wahlweise mit 1,5-l-Vierzylinder oder 2,0-l-V6 zu haben

11/94
Neu: 1,9-l-Vierzylinder für die C- und S-Reihe

1/95
1,9-l-Motor auch im F-Modell

4/95
1,7-l-TD mit 60 kW/82 PS für die S-Reihe

1/97
Neues Fließheck-Modell: 323 P

Mängel und Pannen

Obwohl der Mazda 323 zu den Musterknaben der ADAC-Pannenstatistik gehört, wartet er mit einem überraschend breiten Spektrum an möglichen Störungen auf. Im Modelljahr 90 häuften sich beispielsweise Defekte am **Schaltgetriebe**. Ein Übel aller Japaner der Achtziger: Rost – an allen **Blechkanten** sowie am **Auspuff**. Ebenfalls nicht mit dem ewigen Leben gesegnet: die **Batterie** und der **Generator**. Auch Verarbeitungsmängel wie klappernde **Scheiben** bei den Dreitürern und wackelnde **Sitze** sind dem 323 nicht fremd. Weitere Störungen betreffen Defekte an **Zentralverriegelung** und **Heckscheibenheizung**, Windgeräusche am **Schiebedach** sowie verschlissene **Türdichtungen**. Neuere Modelle fallen gern durch rubbelnde **Scheibenwischer** auf.

Als der Mazda 323 vor neun Jahren in seiner neuen Version auf den Markt kam, standen die Kunden Schlange nach dem abgebildeten Modell F: Ein Coupé mit Schlafaugen war neu in der Kompaktklasse – und die flott gestylte **Karosserie** kann sich heute noch sehen lassen. Außerdem ist sie ordentlich zusammengebaut und rundherum gut gegen kleinere Kollisionen geschützt.

Von Durchschnittlichkeit geprägt ist dagegen der **Kofferraum**. Sein Volumen ist zwar ganz ordentlich, doch die Beladung gestaltet sich wegen der hohen Ladekante und der großen, eng zusammenstehenden Heckleuchten etwas umständlich. Da tröstet die Fernentriegelung nur wenig, zumal der Klappe auch noch anständige Griffe fehlen. Wenig Lob auch für den **Innenraum**: Sein Platzangebot liegt deutlich unter dem der Mitbewerber, die Beinfreiheit im Fond erinnert sehr an Fiesta und Co. Obendrein mangelt es – abgesehen vom mittelgroßen Handschuhfach – auch an Ablagen.

Bedienung und Sicht sind japanisch, praktisch, gut. Nur die Lenkung ist ohne Servo arg schwergängig, und auch für das Radio gibt es geeignetere Plätze als die unterste Etage der Mittelkonsole. Sein wahres Alter offenbart der 323 jedoch im Kapitel **Sicherheit**. ABS gab es nur für die Top-Modelle oder gegen Aufpreis. Wichtige Sicherheitsstandards wie am Sitz befestigte Gurtschlösser oder Airbags findet man nur in jüngeren Modellen. Für die Rückbank sind keine Kopfstützen erhältlich – und so kommen wir lieber gleich zum **Fahrverhalten**. Das befindet sich durchaus auf dem Standard moderner Kompaktwagen. Hier glänzt der 323 mit stabilem Geradeauslauf und gutmütigem, leicht untersteuernden Fahrverhalten. Die Lenkung vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn.

Größere Zugeständnisse verlangt der Mazda beim **Fahrkomfort**: Der 323 ist laut, ziemlich straff gefedert und damit recht unbequem. Über die dröhnigen Triebwerke und die kurzen Federwege kann man ja noch großzügig hinwegsehen, aber die Sitze sind schlicht und ergreifend schlecht – kaum Oberschenkelauflage, zu kurze Sitzflächen und eine grobrastige Lehnenverstellung.

Ungereimtheiten auch bei den **Motoren**: Sparsame Einsteigertriebwerke sucht man vergeblich, 323-fahren mit Kat beginnt mit 1,5 l Hubraum und immerhin 73 PS. Der nächstgrößere 1,6i leistet bereits 88 PS. Nur im 323F gibt es den 1,9-l-Motor mit 103 oder 128 PS. Eine Leistungsklasse für sich: die Turboversionen TXS (163 PS) und GT-R (185 PS). Den damals boomenden Dieselmarkt verließ Mazda 1990 – der 1,7-l-Diesel mit gerade mal 56 PS war gegen die moderneren Europäer schlichtweg chancenlos.



Die hohe Kante vereinfacht zwar nicht gerade das Beladen, das Kofferraumvolumen kann sich aber sehen lassen

Das **Fazit**: Speziell bei der hier besprochenen Schrägheck-Variante des 323 handelt es sich nach wie vor um ein höchst ansehnliches Auto, das zu niedrigen Kosten eine flotte, allerdings auch nicht sehr komfortable Fortbewegung ermöglicht.

Nicht mehr ganz der Alte



Modellgeschichte

7/87
Neue Modellreihe: 2-l-Motoren mit Zwei-, Drei- und Vierventil-Technik sowie ein 2,2-l-Motor

4/89
Neu: Kombi-Version sowie Coupé mit Allradlenkung

3/92
Modellwechsel. Kombi wird in alter Form weitergebaut

7/92
Modellpflege

10/92
Neuer Kombi

1/93
Vierradlenkung und Dieselmotor mit Comprex-Lader erhältlich

2/93
Fahrerairbag serienmäßig

6/97
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Über alle Baujahre liefern durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** Gründe zu Beanstandungen. Außerdem treten immer wieder an der Elektrik Probleme auf: defekte **Batterien** und **Generatoren**, **Regler**, gelockerte oder korrodierte **Kabelsteckverbindungen** speziell im Bereich von Zündung und Beleuchtung. Bei älteren Modellen sollte man bei einer Probefahrt testen, ob die **Kupplung** nicht bereits verschlissen ist. Gleiches gilt für die **Handbremse**. Bei allen Modellen ab 9/87 gibt es häufiger **Getriebedefekte**, vor allem bei der Automatikvariante bis 88. Auf das Baujahr 89 beschränkt sind Unregelmäßigkeiten an der **Kraftstoffpumpe**, die zu wenig Druck liefert. Die Folge: Motoraussetzer bei hohen Drehzahlen. Bei Modellen bis 92 war der **Reifenverschleiß** oft überdurchschnittlich hoch. Vor allem bei jüngeren Baujahren traten häufig defekte **Türdichtungen**, schwergängige und klappernde **Schiebedächer**, und Undichtigkeiten an der **Kupplungshydraulik** auf.

Mazdas 626 galt lange Zeit als absolute Erfolgsnummer. Kein anderes japanisches Mittelklasse-Auto traf so gekonnt den deutschen Geschmack. Mit dem abgebildeten Modell jedoch flachte die Verkaufskurve deutlich ab. Der Grund: Der Versuch, das traditionelle 626-Publikum in eine höhere – und teurere – Klasse zu hieven, erwies sich als Flop.
Dabei ist die recht rundliche **Karosserie**, die von Anfang an als Stufen- oder Schrägheck zu haben war, sehr ordentlich verarbeitet. Unabhängig von der Form des Hecks: Alle 626 haben einen sehr großen **Kofferraum**. Und er läßt sich immer per Fernbedienung vom Innenraum aus öffnen. Eine diebstahlsichere Verriegelung ist allerdings nur beim jüngsten Modell möglich. Erfreulicherweise ist auch der **Innenraum** des 626 in seinen Abmessungen auf europäische Größenverhältnisse zugeschnitten. Vorne wie hinten gibt es jede Menge Platz. Die verwendeten Materialien machen einen gefälligen Eindruck und sind gut verarbeitet.
Im Kapitel **Bedienung und Sicht** gibt es Licht und Schatten: Alle Hebel und Schalter sind griffgerecht plaziert. Die leichtgängige Lenkung macht das Rangieren rein kräftemäßig zum Kinderspiel. Nicht überzeugen können das unübersichtliche Heck und die beiden stark verkleinernden Außenspiegel. Auch das Radio ist nicht optimal plaziert, es steckt viel zu weit unten in der Mittelkonsole. Zudem wird der Schalter für die heizbare Heckscheibe vom Lenkrad verdeckt.

Mängel in der **Sicherheit** finden sich auch beim 626. So ist die Polsterung im Dachbereich sehr dünn ausgefallen, zudem stört der vorstehende Gurtbeschlag. Leider ist die Gurtgeometrie auf den Rücksitzen nicht optimal. Kopfstützen an der Rückbank gibt es überhaupt nicht. Und die Kindersicherung an den hinteren Türen kann zu leicht von Kindern außer Dienst gestellt werden.
Auch in punkto **Fahrverhalten** kann der Mazda nicht ganz mit den Besten der Mittelklasse mithalten. Nur neuere Modelle verfügen serienmäßig über ABS – und bei älteren 626 ist bei Nässe und voll beladenem Kofferraum Vorsicht geboten, denn in Kurven neigt dann das Heck zum Ausbrechen. Immerhin: Die exakte Lenkung erleichtert gezieltes Gegenlenken im Notfall. Zum **Fahrkomfort**: Die Federung ist ausreichend schluckfreudig, und die Sitze sind bequem gepolstert.In Wechselkurven gerät die Karosserie jedoch schnell ins Wanken.



626-Innenraum: Bequeme Sitze, hochwertige Materialien und jede Menge Platz für fünf Personen

Bei den **Motoren** sollte man sich auf jeden Fall für einen Vierzylinder mit Katalysator entscheiden (ab 10/85). Der 2,2-Liter mit 85 kW (115 PS) ist die harmonischste Wahl, der 2-l-Vierventiler mit 103 kW (140 PS) eignet sich eher für sportliche Fahrer. Die Dieselmodelle mit 44 kW (60 PS) oder 55 kW (75 PS) wurden nur wenig verkauft. Gleiches gilt für den 2,5-V6 mit 121 kW (165 PS).
Das **Fazit**: Der 626 ist eine sehr zuverlässige und weitgehend problemlose Familien-Limousine, die auf dem Gebrauchtwagenmarkt recht günstig zu haben ist.

Jetzt schon ein Klassiker



Modellgeschichte

5/90
Modell als zweisitziger Roadster mit Heckantrieb und 1,6-l-Vierzylinder-Motor mit 85 kW (115 PS) auf dem deutschen Markt eingeführt

2/94
Kleine Modellpflege-Maßnahmen. Neuer 1,9-l-Vierventil-Motor mit 96 kW (131 PS). Fahrer-Airbag und ABS lieferbar

3/95
Neuer Motor: 1,6 l mit 66 kW (90 PS)

Mängel und Pannen

An der Spitze der Pannengründe stehen beim ansonsten sehr zuverlässigen MX-5 defekte **Batterien.** Es folgen, vor allem beim Baujahr 92, ausgefallene **Benzinpumpen** und überhitzte **Motoren**. Ist die **Zylinderkopfdichtung** durchgebrannt (meist bei den Modellen des Baujahrs 90/91), zeigt sich Wasserdampf im Abgas. Undichte **Wasserpumpen** erkennt man an den „Rotznasen" an der Vorderfront des Motorblocks. Verbogene **Zündschlüssel** sind bei Mazda generell ein Thema – und, wie bei allen Cabrios, sollte man darüber hinaus unbedingt das **Verdeck** auf Dichtigkeit und das darunterliegende **Gestänge** auf einwandfreie Funktionalität prüfen.

Zwischen all den Barchettas, Z3's und SLK's, die heute unsere Straßen bevölkern, fällt er kaum auf. Das ist eigentlich ungerecht, denn ohne den MX-5 gäbe es die anderen Roadster vermutlich gar nicht: Mit ihm läutete Mazda vor acht Jahren die Renaissance der erschwinglichen Roadster im klassischen Stil erst ein.
Der kleine Japaner kommt mit einer gut verarbeiteten, verwindungssteifen **Karosserie** daher. Das Faltverdeck läßt sich mit zwei Handgriffen bequem auch vom Fahrersitz bedienen – und verkratzte oder trübe Heckfenster lassen sich ohne großen Aufwand gegen ein neues austauschen.
Sie wünschen einen **Kofferraum**? Nun – hier müssen wir Sie wirklich enttäuschen. Er ist so klein, daß gerade mal eine kleine Reisetasche plus Doggiebag hineinpaßt. Das reicht wirklich nur für Singles mit Hund. Letzterer wird sich auf dem Beifahrersitz im **Innenraum** sicher sehr wohlfühlen. Wenn nicht, hat er Pech gehabt, denn weitere Sitzgelegenheiten gibt es nicht. Immerhin: Herrchen oder Frauchen dürfen bis 1,90 Meter messen. Dazu gibt es abschließbare Handschuh- und Extrafächer in der Mittelkonsole für die Hundeknochen. Bei Laune gehalten werden Hund und Mensch auch in punkto **Bedienung und Sicht**: Die Karosserie ist handlich und übersichtlich. Alle Hebel und Schalter sind griffgünstig und leicht zu finden. Und am meisten Spaß macht das griffige Lederlenkrad in Verbindung mit der knackigen Schaltung. Minuspunkte bekommen die nicht von innen einstellbaren, verkleinernden Außenspiegel, die spiegelnden Armaturen und eine Lichthupe, die nur bei ausgeklappten Scheinwerfern wirkt.
Thema **Sicherheit**: Warum sich die Kopfstützen nur bis 1,70 m Kopfhöhe einstellen lassen, bleibt uns ein Rätsel. Auch die Tatsache, daß in einem so modernen Auto die Gurtpeitschen zu lang und nicht am Sitz befestigt sind. ABS und Airbags? Bis Anfang 1994 Fehlanzeige. Und bei geschlossenem Verdeck befindet sich das Dachgestänge zu dicht am Kopf. Einziger Pluspunkt: Der Tank befindet sich außerhalb des Heckdeformationsbereichs. Um mit dem **Fahrverhalten** zurecht zu kommen, bedarf es im Ernstfall fahrerischen Könnens: Die sehr direkte Lenkung erfordert Fingerspitzengefühl. Die Vorderbremse neigt zum Überbremsen, und der Geradeauslauf ist nicht der beste.
Der **Fahrkomfort** hält sich bei einem solchen Auto naturgemäß in Grenzen. Die Insassen werden auf welliger Fahrbahn ordentlich durchgeschüttelt. Immerhin: Die Sitze sind bequem, und eine Beinabstützung für den Fahrer gibt es auch. Und daß es den **Motor** bis Februar 1994 nur mit 115 PS gab, hat bisher ebenfalls niemanden gestört.
Das **Fazit**: Ein reines Spaßmobil, aber was für eins. Keiner der inzwischen zahlreichen Konkurrenten bringt das Thema des klassischen Roadsters so exakt auf den Punkt: Der MX-5 bietet puren Fahrspaß ohne Schickimicki und ist aufgrund des großen Angebots inzwischen auch günstig zu haben.



Da braucht man keine Elektrik: Selbst zarte Damenhände werfen das Dach bei Bedarf locker hinter sich

Coupé mit vier Türen



Modellgeschichte

11/82
Markteinführung

9/83
Neu: 190 D, 190 E 2,3-16

5/85
Neu: 190 D 2,5

9/85
190 E 2,3 und 2,6. Kat für alle Benziner

9/88
Modellüberarbeitung: 2,5-16 ersetzt 2,3-16

1/89
Dieselmotoren mit Schrägeinspritzung

9/89
Sportline-Paket lieferbar

4/90
190 E 1,8 ersetzt 190 mit Vergaser

10/92
ABS und Zentralverriegelung bei allen Modellen serienmäßig

5/93
Modellwechsel auf C-Klasse

Mängel und Pannen

Seit 15 Jahren ist der 190er nun schon auf dem Markt. Kein Wunder, daß er hier und da schon Rost angesetzt hat. Vor allem **Radlauf-** und **Türunterkanten** sind betroffen. Unter der Motorhaube machen eingelaufene **Nockenwellen** und **Steuerketten** sowie **Kettenspanner** manchmal Ärger. Beim Diesel verschleißt fast immer die **Spannvorrichtung** des Flachriemens für die Nebenaggregate. Häufigste Pannenursache der Diesel: ausgehängte **Gaszüge**. Bis Ende 85 oftmals defekt: das **Kardanwellen-Mittellager**, erkennbar an Heulgeräuschen aus dem hinteren Fußraum. Chronisches Mercedes-Leiden: ungleichmäßige **Handbremswirkung**. Bei den Dieseln sind oft auch die hinteren **Bremsscheiben** unterbeschäftigt und daher verrostet. Gar nicht zum Qualitätsmythos von Mercedes passen korrosionsanfällige **Auspuffanlagen** und verschlissene Kugeln an den Traggelenken der **Vorderachse**: Bei starkem Lenkeinschlag kann ein Rad wegklappen.

Obwohl von seiner Grundkonzeption nunmehr schon fast 18 Jahre alt, kann sich der gute, alte 190er immer noch sehen lassen. Und die kantige, kompakte **Karosserie** hat nicht nur stilistischen Bestand. Funktionalität und Detaillösungen lassen keine Wünsche offen. Eher schon der **Kofferraum**: Beim 190er stand der Tank noch über der Hinterachse und damit einer Durchladeeinrichtung im Wege. Dafür ist sein Volumen ausreichend groß, im Gegensatz zum **Innenraum**. Vor allem im Fond sitzen die Passagiere recht beengt, Spötter bezeichnen den 190 daher auch gern als viertüriges Coupé.

Seine Sternstunde hat der Baby-Benz im Kapitel **Bedienung und Sicht**. Die Übersichtlichkeit ist vorbildlich, die Handlichkeit ebenfalls. Und wer den typischen Multifunktionsknochen für Scheibenwischer und Blinker mal begriffen hat, will nichts anderes mehr. Eine Zumutung allerdings ist die Handschaltung: Vielleicht wollte man bei Mercedes damit die Käufer zum Automatikgetriebe bekehren. Auch stellt sich die Frage, weshalb ein Auto, das schon vor zehn Jahren 30 000 Mark kostete, keine serienmäßigen Innenlichtkontakte an den hinteren Türen hatte.

Wahrscheinlich, weil im Gegenzug viel in die **Sicherheit** investiert wurde. Hier ist der 190 heute noch vorbildlich: ABS und Airbag gab's auf Wunsch ab Serienanlauf, Gurtstraffer kamen Ende 84. Beinahe überflüssig zu sagen, daß auch alle anderen sicherheitsrelevanten Details wie Gurtführung oder Crashsicherheit perfekt gelöst sind.

Nicht immer auf der sicheren Seite präsentiert sich das **Fahrverhalten**: Auf trockener Straße mustergültig neutral, wird der 190 auf rutschiger Straße im Grenzbereich zickig. Mal schiebt er über die Vorderräder, mal bricht das Heck aus. Immer jedoch ohne Vorwarnung, so daß nur ein reaktionsschneller Fahrer mit dem Gegenlenken nachkommt. Auch in Sachen Geradeauslauf und Seitenwindempfindlichkeit sind die meisten Fronttriebler besser.

Der **Fahrkomfort** ist die Schokoladenseite des W 201. Die Federung ist klar die beste in dieser Klasse – schluckfreudig und sehr gutes Abrollverhalten. Der Innengeräuschpegel jedoch liegt bei den Viergang- und Automatikmodellen wegen kurzer Übersetzung recht hoch, die Sitze waren bis 1988 wahre Folterbänke: zu nachgiebig und ohne Seitenhalt.



Coupé-Verhältnisse im Viertürer: Wer im Fond sitzt, sollte leidensfähig sein oder kurze Beine haben

Schier unübersichtlich: die Palette der **Motoren**. Sinnvoll und am häufigsten zu finden: Der 2,0-l-Benziner mit Kat und 118 PS sowie der 2,0-l-Diesel mit 72, später 75 PS. Die 2,5-l-Diesel mit 90/94 PS oder 122/126 PS rechnen sich bei der gegenwärtigen Besteuerung nicht mal für Vielfahrer.

Das **Fazit**: Ein typischer Mercedes: nicht perfekt, aber im Vergleich zum Gros der Konkurrenz auch nach Jahren noch sicher und solide wie eine Burg. Achtung nur bei Exemplaren mit hoher Laufleistung: Ersatzteile und Reparaturen gehen ins Geld.

Der schwäbische Dreier



Modellgeschichte

6/93
Einführung der neuen Baureihe. Motoren: 1,8-l-, 2,2-l- und 2,8-l-Benziner, 2,0-l-, 2,2-l- und 2,5-l-Diesel

10/93
Neu: 2,0-l-Benzinmotor

6/94
Beifahrer-Airbag und Fond-Kopfstützen serienmäßig

8/95
Modellpflege: geändertes Armaturenbrett sowie neue Motoren: C 250 Turbo D und C 230 Kompressor

5/96
Einführung des T-Modells

8/96
Modellpflege: geändertes Motormanagement bei den Vierzylindern, 2,2-l- durch 2,3-l-Motor ersetzt, neue Fünfgang-Automatik

6/97
Facelift, serienmäßige Seitenairbags und neue V6-Motoren: C 240 mit 125 kW/170 PS und C 280 mit 145 kW/197 PS

Mängel und Pannen

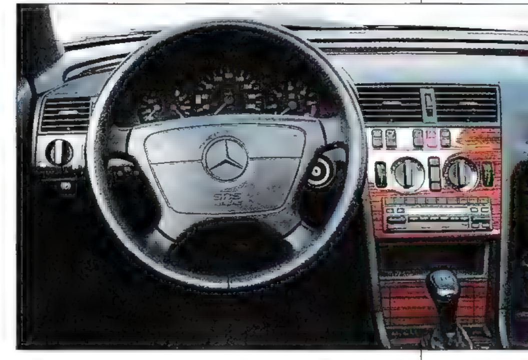
Bei der C-Klasse tritt der Wurm gern in der Elektrik auf: Das beginnt mit **Kabelbrüchen**, geht weiter mit **Startproblemen**, defekten **Wegfahrsperren** und **Zentralverriegelungen** sowie **Generatorschäden** und Ausfällen der **Instrumente** und endet schließlich bei einer gelegentlich kränkelnden **Zündelektronik**, was sich zumeist in Form von Leerlaufruckeln manifestiert. Die Vierventil-Diesel verzeichneten einzelne **Motorschäden**, häufiger auch gebrochene **Einspritzleitungen**. Nachdem sich Meldungen über defekte **Zylinderkopfdichtungen** häuften, wechselte Mercedes den Lieferanten. Störend, aber nicht so schlimm sind die bisweilen geräuschvoll arbeitenden **Fensterheber**. Probleme mit wackelnden und knarrenden Sitzen gibt es seit dem Modelljahr 96 nicht mehr, da die Technik der **Lehnenverstellung** geändert wurde.

Die Zielrichtung war klar: Als die C-Klasse debütierte, sollte sie nach dem Willen ihrer Entwickler dem Dreier-BMW die Käufer abgraben. Doch das gelang nur bedingt. Der Hauptgrund: Zwar wurde vom ehrenwerten Vorgänger namens 190 kein Teil übernommen, trotzdem erinnert vieles an den Vorläufer.

Wie bei der **Karosserie**: viertürig, Stufenheck, große Stoßfänger an den Enden. Nur: früher bestanden diese aus durchgefärbtem Kunststoff, bei der C-Klasse sind sie lackiert – teuer, wenn man sich mal verschätzt hat. Unverändert: Seitenscheiben, die im Regen trocken bleiben und Zentralverriegelung mit Dreistellenbedienung. Die erste echte Neuerung wartet im **Kofferraum** – vorausgesetzt, man hat vorher den gesalzenen Aufpreis von 506 Mark entrichtet: die Durchladeeinrichtung. Wer weiß, wieviele Fahrer des Mercedes 190 vergeblich darauf gewartet haben. Wie auch auf das wohl wichtigste Merkmal der C-Klasse: einen vollwertigen **Innenraum**. Endlich ist die Rückbank mehr als nur eine Ablage für den Aktenkoffer, man kann jetzt dort auch sitzen. Sehr gut sogar. Vorne sowieso, genial ist die Sitzhöheneinstellung mit dem soliden Handgriff.

Die Mercedes-Domäne: **Bedienung und Sicht**. Den Lichtschalter mit dem automatischen Löschen der Nebellampen beim Lichtabschalten kopiert sogar VW, serienmäßig beheizte Außenspiegel und Waschdüsen sind vorbildlich wie auch die Nebelscheinwerfer. Nur: Die C-Klasse hat nun eine fußbetätigte Feststellbremse. Im Falle eines Falles ist die für den Beifahrer nicht greifbar. Sonst aber bietet die C-Klasse alles machbare in Sachen **Sicherheit**: Von ABS über zwei Airbags (bis 6/94 gegen Aufpreis, danach serienmäßig) bis zu höhenverstellbaren Gurten mit Straffern ist alles an Bord.

Kein Vergleich mit dem alten 190er: das **Fahrverhalten**. Mercedes hat die heckgetriebene C-Klasse so hingetrimmt, daß sie in zu schnell angegangenen Kurven trotzdem harmlos über die Vorderräder schiebt – alle Achtung. Lob auch für den **Fahrkomfort**. Mit Einschränkungen: Die Federung ist recht straff, vor allem bei den Esprit- und Sport-Ausstattungen. Zwar spricht sie tadellos an, aber das sanfte Wiegen auf schlechten Straßen bekommt der Mercedes-Fan hier nicht mehr geboten. Gediegen aber der Geräuschkomfort: Stille ist angesagt, nur unter Last melden sich die **Motoren**. Und unter diesen ist die Auswahl groß. Empfehlung: der C 180. Ordentliche Fahrleistungen, genügsam an der Tankstelle. Die größeren Vierzylinder waren in der Anschaffung zu teuer: 400 Kubikzentimeter mehr für einen neuen C 220 kosten unglaubliche 10 000 Mark. Für Freunde des Selbstzünders empfiehlt sich der C 220 Diesel mit 95 PS. Die jüngst eingeführten V6-Motoren sind zwar nahezu perfekt, aber noch sehr selten.



Mit dem unterkühlten Charme der Untertürkheimer Bourgeoisie: der technisch perfekte Fahrerplatz

Das **Fazit**: Die C-Klasse ist eine solide, aber teure Wahl. In dieser Klasse gibt es gleich gute Autos für weniger Geld, allerdings auch ohne den Stern am Kühler.

Mit der Reife des Alters



Modellgeschichte

1/85
Baureihe W124 vorgestellt. Versionen: 200, 230 E, 260 E, 300 E, 200 D, 250 D, 300 D

9/85
Neu: Kombi-Modelle und 4-matic-Versionen. Erste Benziner mit Kat

9/88
Alle Modelle mit ABS; Neu: 200 E, 200 D mit 55 kW (75 PS) und 300 D mit 83 kW (113 PS)

8/89
Modellüberarbeitung: Kunststoffseitenplanken. Neu: 3-l-24V-Motor

6/93
Modellpflege, neue Modellbezeichnungen. Vierventiltechnik beim 250 D und 300 D

6/95
Modellwechsel bei der Limousine. Kombi, Coupe und Cabrio werden weiter gebaut

5/96
T-Modell und Coupe eingestellt

Mängel und Pannen

Auch an Mercedes-Modellen treten hin und wieder Defekte auf. Bei den Motoren der 124-Baureihe gibt es schon mal Probleme im Bereich von **Zylinderkopf, Hydrostößeln** und **Steuerketten**, besonders beim Turbodiesel sind die **Zylinderkopfdichtungen** und (bei den Baujahren 87 und 88) die **Einspritzpumpen** defekt. Obacht auf zu locker sitzende **Öleinfülldeckel** und undichte **Kühlschläuche**. An den **Gelenkwellen** neigt die elastische Kupplung zu frühzeitigem Verschleiß. Beim Bremssystem sind bisweilen ein zu großer Weg des **Pedals** und ungleiche Wirkung der **Feststellbremse** zu bemängeln. Klappergeräusche im Bereich von **Armaturenbrett** und **Schiebedach**, quietschende **Sitze**, hakelnde und ruckelnde **Schaltgetriebe,** undichte **Automatikgetriebe** sowie das Versagen von elektrischen **Fensterhebern**, **Zentralverriegelung**, **Generatoren** und **Zündschlössern** sind weitere mögliche Schwachstellen der alten E-Klasse.

Daß dieses Auto aufgrund anfänglicher Qualitätsmängel einmal Zielscheibe massiver Kundenproteste war, ist heute kaum noch vorstellbar. Im Gegenteil: Mit seiner viertürigen Stufenheck-**Karosserie** (auch als Coupé, Kombi und Cabrio gebaut) tanzt dieser Benz noch rüstig auf allen Hochzeiten mit – egal, ob als Taxi oder als Firmenmobil für den gehobenen Dienst. Seine größte Stärke, wie bei allen Daimlern dieser Welt: die überdurchschnittliche Verarbeitung, die ihn für schwerste Beanspruchung so tauglich macht.

Top-Noten verdient genauso der **Kofferraum**: Riesen-Format, leicht zu bepacken, mit praktischen Ablagefächern versehen und fein ausgeleuchtet. Einziger Wermutstropfen: Eine Durchlademöglichkeit zum **Innenraum** fehlt. Dort haben dafür die Passagiere ein feines Leben. Viel Platz auf gut gefederten Vordersesseln, Einhandbedienung der Gurte auch hinten, einfache Verstellung der hoch reichenden Kopfstützen. Nur an Ablagemöglichkeiten im Fond mangelt es leider.

Fahren wir mit dem einzigen Kritikpunkt in Sachen **Bedienung und Sicht** fort: Der Scheibenwischer läuft für starken Regen zu langsam. Ansonsten erntet die E-Klasse hier nur Lob. Kraftsparende Fußbedienung der Feststellbremse, versenkbare Kopfstützen hinten für bessere Sicht beim Rangieren, Drainagerinnen zum Freihalten der Scheiben von Nässe – da haben die schwäbischen Ingenieure ordentlich Hirnschmalz investiert. Auch an bestmögliche **Sicherheit** wurde gedacht: glatte Innenraumkonturen, Gurtstraffer und bei jüngeren Baujahren Airbags sollen mögliche Unfallfolgen mildern. Fast schon selbstverständlich, daß die Türen so satt schließen wie Schweizer Tresore.

Dank feinfühliger Servolenkung wirkt das **Fahrverhalten** des ausgewachsenen Mobils agiler, als die Optik vermuten läßt. Stabiler Geradeauslauf, gute Kurvenlage und wirkungsvolle Bremsen sorgen für ein gerüttelt Maß an aktiver Sicherheit; nur auf Seitenwind reagiert der Mercedes empfindlich. Dafür ist sein **Fahrkomfort** durch nichts zu erschüttern. Alle Unebenheiten der Straße werden souverän abgefedert, die Karosserie schwebt ruhig auch über die übelsten Pisten, auch Heizung und Lüftung funktionieren tadellos.

Die Palette der **Motoren** reicht vom müden, sparsamen Zweiliter-Diesel bis zum bulligen Fünfliter-Achtzylinder. Generell gilt: Die Vierzylinder alter Generation (bis Baujahr 11/92) haben mit dem 1,5-Tonner kein leichtes Spiel. Erst die Einführung der Vierventiltechnik brachte mehr Dampf. Deutlich harmonischer wirken hier sowieso die Sechszylinder. Einigermaßen spritzig und sparsam: die Turbodiesel, seit 1991 mit Kat.



Im Fond geht es nicht unbedingt üppig zu, normal gewachsene Passagiere finden aber ausreichenden Raum

Das **Fazit**: Mit einem gebrauchten E-Klasse-Benz kann man kaum etwas falsch machen. Aufgepaßt nur bei alten Firmenwagen und Taxis. Der Nachteil: Hoher Neupreis und bekannte Qualität addieren sich immer noch zu stolzen Wiederverkaufs-Kursen.

Wehmut ist fehl am Platz



Modellgeschichte

5/95
Einführung der Baureihe. Die Motorenpalette: 2,0 l (100 kW/136 PS), 2,3 l (110 kW/150 PS), 3,2 l (162 kW/220 PS). Zwei Diesel mit 2,2 l (70 kW/95 PS) oder 3,0 l (100 kW/136 PS)

9/95
Zusätzliche Motoren: 2,8-l-Reihensechszylinder (142 kW/193 PS), 4,2-l-V8 (205 kW/279 PS) und ein 2,9-l-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 95 kW/129 PS

3/96
Einführung der Kombiversion, Seitenairbags serienmäßig

12/96
Neu: 4Matic mit 2,8-l-V6 (150 kW/204 PS)

3/97
2,8-l-V6 auch mit Heckantrieb erhältlich. 3,2-l-V6 (165 kW/224 PS) ersetzt alten 3,2-Liter; neuer 3,0-l-Turbodiesel mit 130 kW/177 PS

9/97
Neuer 2,4-l-V6 mit 125 kW/170 PS ersetzt E 230-Vierzylinder

Mängel und Pannen

Generell läßt sich sagen, daß die neue E-Klasse dem hohen qualitativen Anspruch der Stuttgarter gerecht wird. Mängel oder gar Schäden treten nur selten auf. Noch am häufigsten wurden bislang blockierte **Wegfahrsperren**, undichte **Klimaanlagen** oder – meist durch Zusatzeinbauten – entladene **Batterien** registriert. Rohe Gewalt ließ dagegen hin und wieder den **Öleinfülldeckel** erst zerbrechen und dann verlorengehen, bei hohen Laufleistungen wird der **Keilrippenriemen** erneuerungsbedürftig. Zu den ganz seltenen Einzelfällen gehören defekte **Automatikgetriebe** sowie **Ölverluste** und defekte **Generatoren** bei den Dieselmotoren.

Modellwechseln bei Mercedes wohnt immer etwas Wehmut inne. Während woanders neue Autos frenetisch gefeiert werden, sorgen sich die konservativ angehauchten Mercedes-Kunden mehr um die Qualitäten des neuen Modells. Im Fall der intern W210 genannten E-Klasse war der Argwohn nur zu verständlich, gilt doch der Vorgänger W124 als womöglich solidester Mercedes aller Zeiten – Exemplare aus der Anfangszeit mal ausgenommen.
Augenfällig wird dies schon an der extrem steifen **Karosserie**, die auch auf Rüttelpisten absolut stillhält und als wesentlichsten Kritikpunkt einen verschmutzenden Knopf für den Kofferdeckel zuläßt. Wer den betätigt, erhält Zugang zu einem erwartungsgemäß großen **Kofferraum**, der in praktischen Seitenfächern auch noch rutschfreien Platz für Kleinkram bietet. Nur eine Disziplin beherrscht er nicht – die Umklappnummer der Rückbank. Da sei der Tank vor, sagt Mercedes, und offeriert zur Entschädigung immerhin einen Skisack.
Großzügiger zeigten sich die Stuttgarter im **Innenraum**: Das Raumangebot hat Vorbildcharakter, und Fensterkurbeln sucht man vergebens. Die wurden endlich klassengemäß von kleinen, auf der Mittelkonsole versteckten Druckknöpfen abgelöst. Tradition bewies Mercedes dagegen bei der Gestaltung des **Fahrerplatz**es: Wer je einen Benz bewegte, kann auch bei Nacht in diesen einsteigen und wird alles an Ort und Stelle finden. Da stört nur der ewig schlierende Einarmwischer die allgemeine Harmonie. Schade, wo doch gerade Mercedes so sehr auf **Sicherheit** setzt. Vier Airbags lauern auf den Ernstfall, auf Wunsch komplettiert von drei vollwertigen Gurtsystemen plus Kopfstützen sowie zwei eingebauten Kindersitzen. Bliebe ein Manko: Im Notfall hat der Beifahrer keine Chance, die im Fahrer-Fußraum versteckte Feststellbremse zu erreichen.
Unstimmigkeiten auch bei den **Motoren**: Einmalig in dieser Preisklasse dürften die Vierzylindermotoren sein, die den Volumenmodellen zu verhaltener Dynamik verhelfen. Angemessene sechs Töpfe gibt es erst ab dem E 280, der Gipfel wird mit dem V8 des E 420 erreicht. Im vergangenen Herbst wurde er vom E 430 abgelöst, der E 230 wurde zum E 240 befördert und erhielt endlich einen V6-Motor. In der Diesel-Abteilung ist der 290 TD der einzige moderne Direkteinspritzer, nur er verbindet niedrigen Verbrauch mit ordentlicher Laufruhe.



Immer das gleiche Problem: Was die einen am Mercedes-Cockpit schätzen, wirkt auf andere eher langweilig

Ohnehin ist der **Fahrkomfort** die Paradedisziplin der E-Klasse, jenes perfekte Zusammenwirken von ausgezeichneten Sitzen, schluckfreudiger Federung und angenehmer Geräuschkulisse. Daß auch das **Fahrverhalten** höchsten Ansprüchen genügt, versteht sich da von selbst: Die E-Klasse liegt auf der Straße wie ein sattes Brett.
Das **Fazit**: Der größte Nachteil der neuen E-Klasse ist ihre enorme Wertstabilität. Die kommt allerdings auch nicht von ungefähr, denn ein solideres Auto als der Vieräugige ist derzeit schwer vorstellbar.

Die schönste aller Zeiten?



Modellgeschichte

10/79
Einführung der Modellreihe

9/81
Vorstellung der Coupé-Version (SEC)

9/85
Modellpflege. 280- und 380-Motoren entfallen. Katalysator für die Modelle 260, 300, 420, 500 und 560

9/86
Geregelter Kat und ABS für alle Modelle serienmäßig

5/91
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Motordefekte und -geräusche stehen bei den S-Klasse-Defekten an erster Stelle. Bis zu den Baujahren 85/86 neigen die Motoren bei schlechter Benzinqualität zum Verkoken. Undichte **Nockenwellengehäuse** führen zu Ölverlust. Sichtkontrolle vornehmen! Auch am **Differential** gab es undichte Stellen, und an der Kardanwelle zeigte die elastische **Kupplung** oft vorzeitigen Verschleiß. Die **Feststellbremse** zog häufig ungleichmäßig, die hinteren **Bremsscheiben** verschlissen oft vorzeitig. Am **Auspuff** gab es Brüche und vorzeitige Korrosion am **Mitteltopf**, besonders bei den V8-Modellen. Außerdem wurden noch defekte **Batterien**, angeschlagene elektronische **Zündungen**, defekte **Regler**, **Generatoren** und **Benzinpumpenrelais'** registriert. Totalausfälle bewirken defekte **Benzinpumpen** und undichte **Kraftstoffleitungen**, betroffen ist vor allem der Jahrgang 89.

Ob dieses Auto nun tatsächlich, wie viele meinen, die schönste Mercedes-Limousine aller Zeiten ist – darüber kann man streiten. Fest steht aber, daß die alte S-Klasse schöner und eleganter wirkt als das Nachfolgermodell.

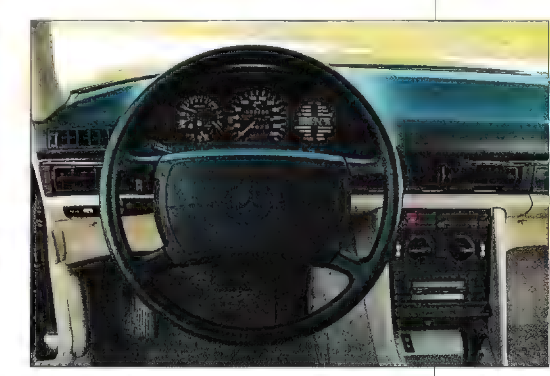
Die **Karosserie** besitzt große, flexible Stoßfänger sowie einen integrierten Flankenschutz. Sinnvollerweise ist der Tankverschluß an die Zentralverriegelung gekoppelt, Warndreieck und Verbandkasten sind fest im **Kofferraum** installiert. Leicht läßt der sich allerdings nicht gerade beladen: Die Ladekante liegt bemerkenswert hoch. Und wer Gewichtiges transportieren will, sollte sich beim Zubehör bescheiden, denn das reduziert die mögliche Zuladung.

Der **Innenraum** des W126 realisiert das Prinzip „Lebensqualität": viel Platz auf allen Sitzen, viel Komfort – und das klar gestylte Cockpit trägt wesentlich zu den guten Noten für **Bedienung und Sicht** bei. Schalter und Hebel sind funktionell und beleuchtet, Drainage-Rinnen an den Fenstern sorgen für klare Sicht auch bei Regen. Wenig übersichtlich sind allerdings die Schalter für die elektrischen Fensterheber, der Wischer besitzt keinen Tippkontakt, und breite Fensterpfosten und Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein. Fast schon kurios: Den rechten Außenspiegel gab es damals noch nicht serienmäßig.

Vorbildlich: die **Sicherheit** der S-Klasse. Die glattflächige Karosserie und die versenkten Scheibenwischer mildern Unfallfolgen für Fußgänger. Der Tank befindet sich außerhalb des Deformationsbereichs, die Gurtschlösser am Sitz, und auch Gurtstraffer gehören dazu. Im sicherheitsoptimierten Innenraum steckt kaum ein Verletzungsrisiko, und der W126 zählt zu den ersten Autos auf dem deutschen Markt, die zumindest auf Wunsch mit Airbag ausgeliefert wurden.

Auch das **Fahrverhalten** der S-Klasse liefert kaum Grund zur Klage, wenn man einmal von einer gewissen schwäbischen Behäbigkeit absieht: tadelloser Geradeauslauf, gutmütige Kurvenlage, kaum Lastwechselreaktionen, gute Lenkung. Das ab Jahrgang 1987 serienmäßige ABS hält die schwere Fuhre auch bei einer Panikbremsung lenkbar. Und den **Fahrkomfort** zu loben, hieße Eulen nach Athen zu tragen.

Ein reichliches Angebot von **Motoren** gibt es für den W126. Allein bis 1985 kamen fünf Triebwerke von 2,8 bis 5,0 Liter Hubraum auf den Markt. Nach der Modellpflege wurden



Luxus muß nicht immer auch üppig wirken. Den Beweis liefert das fast schon spartanische Cockpit

dann acht verschiedene Motoren von 2,6 bis 5,6 Liter Hubraum mit einer Leistungsskala von 122 kW (166 PS) bis 220 kW (300 PS) installiert. Empfehlenswert ist vor allem der Sechszylinder des 300 SE mit 2960 cm³ und einer Leistung von 132 kW (180 PS). Er ist drehfreudig und laufruhig zugleich und bietet beachtliche Fahrleistungen bei einem noch vertretbaren Verbrauch.

Das **Fazit**: Wer ein gut erhaltenes Exemplar erwischt, genießt dank günstiger Preise höchsten Luxus zum Billigtarif. Die laufenden Kosten sind allerdings nicht von Pappe.

Riesig groß und riesig gut



Modellgeschichte

5/91
Modelleinführung. Viertürige Limousine mit zwei Radstand-Versionen sowie Sechs-, Acht- oder Zwölfzylindermotoren

10/92
Vorstellung Coupé-Version. V8- und V12-Motoren mit Vierventiltechnik

11/92
Neue Motoren: 2,8-l-Benziner und 3,5-l-Turbodiesel

5/93
Geänderte Typenbezeichnungen: Das „S" für S-Klasse steht ab sofort vor den Ziffern

3/94
Modellpflege, leichte Karosserie-Retuschen

3/96
Einführung Seiten-Airbag

6/96
3,5-l-Turbodiesel wird ersetzt durch einen 3,0-l-Vierventiler mit 130 kW/177 PS

Mängel und Pannen

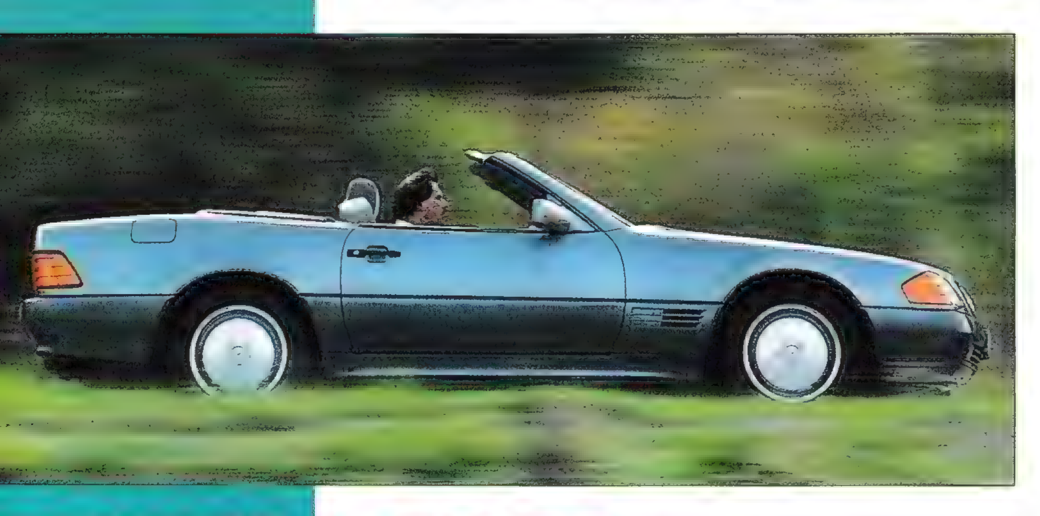
Wenn sie einmal rollt, ist es toll. Aber das Losfahren mit der S-Klasse hat seine Tücken: Klemmende **Zündschlösser** und Probleme mit der **Wegfahrsperre**. Und wegen defekter Abschaltung der Innenraumbeleuchtung und der gemeinhin üppigen Komfortausstattung leiden ältere W140 häufig an völlig ausgelutschten **Batterien**. Ebenfalls nicht selten: Defekte an den elektrischen **Fensterhebern** und **Spiegelverstellern**. Im Antriebsbereich fielen vor allem undichte **Automatikgetriebe** auf sowie die Tatsache, daß der 3,5-l-**Turbodiesel**-Motor offenbar nicht vollgasfest ist: Hier traten häufig Überhitzungen, durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen und gerissene Steuerketten auf. Im April 92 änderte Mercedes das Steuergerät für die **Antriebsschlupfregelung** ASR, weil die Elektronik unmotiviert Gas wegnahm. Bei der Prüfung der Bremsanlage auf verschlissene **Klötze** und verzogene **Scheiben** achten! Der 300 SE erhielt 1992 die Bremsanlage der stärkeren Modelle.

Keine sieben Jahre ist es her, daß dieses mächtige Automobil auf den Markt rollte – und schon steht der Nachfolger vor der Tür. Die für Mercedes-Verhältnisse ungewöhnlich kurze Bauzeit läßt darauf schließen, daß man in Stuttgart inzwischen eingesehen hat, daß schiere Größe nicht alles ist. Zumindest bei der **Karosserie**: Ein Gewicht von zwei Tonnen und Außenabmessungen, die sich – wenn überhaupt – nur noch mittels peinlicher Peilstäbe kontrollieren lassen, passen einfach nicht mehr zu einem Automobil der 90er Jahre. Davon abgesehen haben die großzügigen Dimensionen auch Vorteile – zum Beispiel beim üppig bemessenen **Kofferraum**. Schade nur, daß sich dessen Volumen infolge der knapp bemessenen Zuladung kaum entsprechend nutzen läßt. Der **Innenraum** der S-Klasse strotzt von Lebensqualität: Exzellente Sitze, riesiges Platzangebot und ein hochwertiges Interieur sorgen für Wohlgefühl. Fraglich nur, warum sich in so viel Raum nur so wenige Ablagemöglichkeiten unterbringen ließen.
Die Abteilung **Bedienung und Sicht** könnte man kurz und knapp mit dem Prädikat „perfekt" abhandeln, wären da nicht die unanständig ausladenden Abmessungen der Karosserie, die den Fahrer über die eventuelle Besetzung vieler handelsüblicher Parklücken gar nicht erst nachdenken lassen. Immerhin: Die hervorragende Servolenkung sorgt trotz der Größe für eine bei der S-Klasse ungekannte Lenkpräzision. Sie ist leichtgängig beim Einparken, wenn das Auto langsam ist und versteift sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Über die **Sicherheit** zu reden, erübrigt sich bei der S-Klasse. Sicherer kann man ein Auto nach dem derzeitigen Stand der Technik kaum bauen.
Exquisit: **Fahrverhalten** und **Fahrkomfort**. Die Abstimmung des Fahrwerks mit der weiterentwickelten Raumlenker-Hinterachse kombiniert exzellenten Federungskomfort mit genügend Straffheit, so daß man das schwere Gefährt erstaunlich schnell und problemlos um die Ecken bewegen kann. Der große Mercedes ist in Anbetracht seiner Größe extrem handlich und fahraktiv.
Wer einen gebrauchten W140 sucht, sollte sich vorher über die Auswahl an **Motoren** klar sein, denn die Bandbreite von Hubraum und Leistung ist gewaltig. Der Einstieg beginnt bei 2,8 l mit 142 kW (193 PS). Nächsthöhere und bereits sehr harmonische Leistungsstufe: 3,2 Liter und 170 kW (231 PS). Es folgen die V8: 4,2 l, 210 kW (286 PS) bzw. 205 kW (279 PS), 5 l, 235 kW (320 PS) bzw. 240 kW (326 PS). Die Krone bleibt der 6-l-V12 mit 300 kW (408 PS) bzw. 290 kW (394 PS). Auch zu haben: ein 3,5-l-Turbodiesel mit 110 kW (150 PS). Die rundeste Lösung ist der kleinste Achtzylinder namens S 420, der die S-Klasse zu einem perfekt motorisierten Auto bei noch akzeptabler Preisgestaltung macht.
Das **Fazit**: Ein Riesen-Auto – in des Wortes doppelter Bedeutung: Riesig groß, aber auch riesig gut. Nur nicht riesig billig.



Voluminöse Fauteuils und jede Menge Ellenbogenfreiheit sorgen für ein verschwenderisches Raumgefühl

Vom SLK überholt?



Modellgeschichte

9/89
Modelleinführung der Baureihe R 129 mit 3,0-l-Sechszylinder- und 5,0-l-V8-Motoren

10/92
Neuer Vierventil-Sechszylinder im 320 SL, 600 SL mit V12-Motor

5/93
Neue Modellbezeichnungen, neuer Basismotor im SL 280

10/95
Modellpflege, serienmäßig Seiten-Airbags in den Türen

4/96
Neu: Wahlweise auch mit Glasdach-Hardtop erhältlich

Mängel und Pannen

Generell ist es um die Zuverlässigkeit des SL so bestellt, wie man es von einem Mercedes erwartet. Das **Stoffverdeck** bedarf jedoch größerer Aufmerksamkeit: So neigt die **Kunststoff-Heckscheibe** zu frühzeitigem Erblinden, und das ständige Knicken beim Einklappen fördert die Rißbildung. Und bei den mittlerweile fast neun Jahre alten Exemplaren der ersten Baureihe sind auch die **Gummidichtungen** teilweise arg strapaziert. Ärgerlich ist auch die manchmal leere **Batterie**. Der Akku entlädt sich vor allem dann, wenn viel an den elektrischen Gimmicks gespielt wird, ohne ihn auf entsprechenden Fahrstrecken wieder aufzuladen. Die Fahrer der ersten Modelle kämpften häufig mit der **Sitzlehnenentriegelung** – ein zu kurzer Seilzug war schuld. Fast schon Mercedes-typisch: klemmende **Zündschlösser** nach längerer Laufzeit.

Im hausinternen Rennen um den schönsten Mercedes hat ihn der moderner und modischer gestylte kleine Bruder namens SLK nach Ansicht vieler Zeitgenossen überholt. Trotzdem erfreut sich der SL sowohl bei Neu- wie auch bei Gebrauchtwagenkäufern anhaltender Beliebtheit.

Und die kommt nicht von ungefähr, gilt der SL doch als besonders solides Cabrio. In der Tat ist es um die Verwindungsfestigkeit der **Karosserie** bestens bestellt, auch wenn in diesem Punkt das Porsche Carrera Cabrio nach wie vor die Bestnote für sich beansprucht. Ein Tribut an die Steifheit: Die hohe Ladekante am **Kofferraum**. Viel einzuladen gibt es allerdings nicht, denn der voluminöse Behälter des vollautomatischen Verdecks und die dazugehörige Mechanik beanspruchen den meisten Platz im Hinterteil des Stuttgarters.

Die elektrohydraulisch versenkbare Kapuze krönt den **Innenraum** des SL – nicht zuletzt, weil die aufwendige Mechanik ihren Dienst sehr zuverlässig versieht. Serienmäßig dabei: ein Hardtop aus Aluminium, seit April '96 wahlweise auch mit Glasdach. Mit der Glas- oder Blechmütze wird der SL zum leisen Langstrecken-Läufer – auch ein Verdienst der bequemen Sitze mit integrierter Gurtführung, die in allen Dimensionen elektrisch verstellbar sind. Nur Langbeinige sitzen unter Umständen zu nah am Lenkrad, was angesichts der Abmessungen dieses Autos nicht gerade von geschickter Raumökonomie zeugt. **Bedienung und Sicht** entsprechen bewährtem Mercedes-Schema, fast wähnt man sich in einer E-Klasse.

Optimal auch die Behandlung des Themas **Sicherheit** bei diesem Cabrio: Airbags waren ab Modellstart 89 verfügbar, bereits legendär der normalerweise unsichtbare Überrollbügel, der erst in unfallträchtigen Situationen aus seinem Versteck schnellt. Dazu kommt es vor allem dann, wenn sich der SL-Fahrer in einem echten Sportwagen wähnt. In Sachen **Fahrverhalten** nämlich ähnelt der SL eher den älteren Limousinen aus Stuttgart, was angesichts seines Gewichts von 1,7 Tonnen auch kaum verwundert. Der Geradeauslauf ist etwas wankelmütig, und beim Ausloten des Kurvengrenzbereichs sollte auch der Lenker seine Grenzen kennen und sich lieber über den außerordentlichen und ebenfalls nicht gerade Sportwagen-typischen **Komfort** freuen. Daran nicht unbeteiligt sind auch die **Motoren**, von denen es eine ganze Menge



Abrahams Schoß für zwei Personen: Perfekte Sitze und ein komfortables Fahrwerk erlauben lässiges Reisen

gibt. Die Skala reicht vom 142 kW (193 PS) starken SL 280 bis zum Zwölfzylinder-Topmodell SL 600 mit 290 kW (394 PS). Die empfehlenswertesten Alternativen: das Basismodell für Kostenbewußte und der 235 kW (320 PS) starke 500 SL für erklärte Liebhaber einer satten Motorisierung.

Das **Fazit**: Ob genußvolles Flanieren oder bequemes Reisen – der Stuttgarter Grandseigneur bereitet in beiden Fällen erlesene Fahrfreude. Und für den Neupreis eines – zugegeben: sportlicheren – SLK 230 gibt es schon einen gut erhaltenen 500 SL...

Drollig und problemlos



Modellgeschichte

9/88
Modellreihe neu aufgelegt

9/89
Neu: Lancer auch in Schragheck-Version

3/92
Modellwechsel: Colt mit 1,3-l- (55 kW/75 PS), 1,6-l- (83 kW/113 PS) oder 1,8-l-Motor (103 kW/140 PS)

11/92
Modellpflege beim Lancer. Motoren wie beim Colt

1/93
Neu: Lancer Kombi

3/94
Airbag auf Wunsch lieferbar, GTI und Lancer Fließheck eingestellt

3/96
Modellwechsel: Dreitürer wahlweise mit 1,3-l-12-Ventiler (55 kW/75 PS) oder 1,6-l-16-Ventiler (66 kW/90 PS). Lancer Stufenheck nur mit 1,3-l-Motor lieferbar

Mängel und Pannen

Dieses Auto behauptet sich seit Jahren auf den besten Plätzen der ADAC-Pannenstatistik. Exemplare aus den Baujahren 88 bis 92 blieben allerdings bisweilen wegen durchgebrannter **Zylinderkopfdichtungen** sowie defekter **Antriebswellen** und gerissener **Zahnriemen** liegen. Vor allem die Modelle aus den beiden ersten Baujahren erwiesen sich an **Auspuff**, **Türschwellern** und **Längsholmen** ziemlich rostanfällig. Die im März 92 eingeführte Nachfolger-Reihe litt häufig an ruckelnden **Motoren**, hakelnden **Schaltungen**, feuchten **Verteilerkappen** oder defekten **Wegfahrsperren**. Rutschende **Kupplungen** gingen zumeist auf das Konto forcierten Stadteinsatzes. Weitere kleine technische Mängel: Leere **Batterien** und defekte elektrische **Fensterheber** sowie **Gurtaufroller** (geändert im März 95). Dank der dreijährigen Mitsubishi-Garantie stellten diese bis jetzt jedoch bei den meisten Modellen allenfalls ein Gewährleistungsproblem dar.

Mit der vorletzten Ausgabe des Colt kopierte auch Mitsubishi das erfolgreiche „Drollig-Design" – runde Formen, markante Leuchten und Scheinwerfer mit nettem Augenaufschlag. Der große Erfolg wollte sich jedoch nicht einstellen. Möglich, daß dies an den wenigen Variationsmöglichkeiten des Modellprogramms liegt.

Beginnend bei der **Karosserie**: zwar gut verarbeitet und auch sehr windschlüpfig, aber mit einem ganz besonderen Makel behaftet – dem Mangel an Türen. Es sind genau drei, für Familien zwei zu wenig. Aber deswegen gleich einen viel teureren Lancer Stufenheck oder Lancer Kombi kaufen? Obwohl: Das könnte sich schon wegen des **Kofferraums** lohnen. Der faßt im Colt nur magere 230 Liter, da haben die meisten Kleinwagen schon mehr. Und weil sowieso nicht viel reingeht, muß man sich auch nicht allzusehr über die hohe Ladekante aufregen. Der **Innenraum** bietet vier Sitzplätze. Hinten hapert es zwar mit der Beinfreiheit, aber dafür ist die Höhe des Colt ausgesprochen üppig bemessen. Unpraktisch sind jedoch die schwergängigen Einsteller für die Vordersitze.

Ansonsten können **Bedienung und Sicht** durchaus erfreuen. Servolenkung ist in jedem Fall serienmäßig, die Identifizierung von Hebeln und Schaltern dank deutlicher Symbole kein Problem. Fraglich bleibt nur, weshalb der Colt wie auch viele andere japanische Automobile keine Intervallschaltung für den Heckwischer besitzt.

Auch beim Thema **Sicherheit** bleiben Fragen offen: ABS und Airbag für Fahrer und Beifahrer waren nur gegen Aufpreis lieferbar – und für die Kopfstützen haben wohl Pygmäen Modell gesessen – sie sind für einen Mitteleuropäer viel zu niedrig. Europäisches Niveau erreicht das **Fahrverhalten**. Mit einem Wort: problemlos. Die Kurvenlage ist fast wie bei einem Kart, mit leicht zu korrigierendem Untersteuern im Grenzbereich. Nur beladen wird der Colt unruhig, drängt mit dem Heck zum Kurvenaußenrand. Insgesamt eher unbefriedigend wirkt dagegen der **Fahrkomfort**. Außer dem hohen Geräuschniveau stört die unwillige Federung: Sie spricht auf feine Erschütterungen kaum an, das Auto ist daher auch auf ebener Bahn ständig in Bewegung. Auf Holperasphalt jedoch zeigt der Kompakt-Mitsubishi gutes Schluckvermögen. Die Sitze allerdings dürften ruhig etwas straffer gepolstert und üppiger dimensioniert sein.



Der äußere Eindruck setzt sich im Innenraum fort: Auch im Cockpit dominieren rundliche Formen

Nicht sonderlich üppig gestaltet sich das **Motoren**-Angebot. Neben den zwei Volumen-Motoren – einem 1300er mit 75 PS und einem 1600er mit 113 PS stand bis März 1994 auch noch ein 140 PS starker GTI 16V in der Preisliste, während ein Diesel schon seit 1992 nicht mehr im Angebot ist. Immerhin überzeugen auch die Benziner durch relativ niedrigen Verbrauch.

Das **Fazit**: Auch wenn es an motorischer Vielfalt mangelt – der Colt und sein Schwestermodell Lancer zählen zu den pfiffigsten Vertretern ihrer Klasse.

Hier stimmen die Preise



Modellgeschichte

8/95
Modellstart als fünftürige Fließhecklimousine. Motoren mit 1,6 l (66 kW/90 PS) und 1,8 l (85 kW/115 PS). Fahrerairbag serienmäßig

8/96
Modellprogramm ergänzt um viertürige Stufenhecklimousine

9/96
Neu: 1,9-l-Turbodiesel (66 kW/90 PS) für Fließheckmodell. Beifahrerairbag und ABS für alle Modelle serienmäßig

1/97
Turbodiesel auch mit Stufenheck lieferbar

8/97
Benzin-Direkteinspritzer GDi (92 kW/125 PS)

Mängel und Pannen

Der Mitsubishi Carisma gehört bis jetzt zu den besonders zuverlässigen Fahrzeugen. Unter den mechanischen Komponenten erwiesen sich in seltenen Fällen die **Getriebe** als Störungsquelle, betroffen waren dabei sowohl Schalt- als auch Automatikgetriebe. In der Anlaufphase wurden auch undichte **Tanks** montiert, die aber mittlerweile ausgetauscht sein dürften. Unter ferner liefen: defekte **Batterien** und von Mardern angeknabberte **Zündkabel**.

In der Mitsubishi-Modellpalette gähnte zwischen Lancer und Galant lange Zeit eine Riesenlücke, in der erst im Spätsommer 1995 der Carisma einparkte. Über den Namen wollen wir uns hier nicht weiter auslassen. Fest steht: Der Carisma ist ein kreuzbraves Familienauto, und ein preiswertes dazu.
Die Verarbeitung genügt auch höheren Ansprüchen, was nicht weiter verwundert – wird das Auto mit gleicher Bodengruppe doch auch als Volvo (S40) verkauft. Entsprechend stabil ist die **Karosserie**, die allerdings nicht zwangsläufig aus Schwedenstahl besteht, sondern im holländischen Born gefertigt wird. Zur Wahl stehen Fließ- oder Stufenheck, die Auswirkungen auf den **Kofferraum** sind von untergeordneter Bedeutung. Die Zugänglichkeit ist in jedem Fall ausgezeichnet, die Erweiterungsmöglichkeit per Umklappen der Rückbank serienmäßig.
Im **Innenraum** geht es schon enger zu, hinten ist es besonders um die Beinfreiheit etwas knapp bestellt, aber auch das Ein- und Aussteigen durch die schmalen Türen verlangt schon ein Mindestmaß an Gelenkigkeit. Ärgerlich: Ein nicht nur für Allergiker nützlicher Pollenfilter ist nicht verfügbar.
Am **Fahrerplatz** braucht man lange Arme: Das Lenkrad sitzt recht tief, das Radio noch weiter unten – und der Leuchtweitenregler versteckt sich nahezu perfekt. Eine Chance hat Mitsubishi auch bei der **Sicherheit** vertan. Klassenstandard wären ein Paar Airbags sowie ABS gewesen. Der Fließheck-Carisma jedoch wurde in den beiden ersten Jahren ausstattungsabhängig auch mit nur einem Fahrerairbag verkauft, den Beifahrer-Luftsack gab es dann nur in Verbindung mit ABS gegen Aufpreis. Immerhin waren die Gurtstraffer an den Vordersitzen serienmäßig.
Für flottes Vorankommen sorgten zunächst **Motoren** mit 1,6 und 1,8 Liter und 90 oder 115 PS, später gesellte sich noch ein 1,9-Liter-Turbodiesel dazu. Der geht zwar brav seiner Arbeit nach, macht aber auch mit mangelnder Laufruhe auf sich aufmerksam. Spätestens an der Tankstelle wird deutlich, daß die Japaner den Trend zum Diesel-Direkteinspritzer verschlafen haben. Dafür sind sie bei den Benzinern Vorreiter, seit letztem August ist der Carisma mit dem ersten seiner Art zu haben, der gebraucht natürlich noch keine Rolle spielt. Doch auch die beiden altbekannten Ottomotoren sehen im Umweltverhalten gar nicht schlecht aus, gehen sparsam und leise mit dem Sprit um.



Carisma-Rückbank: Langbeinigen Passagieren ist der Aufenthalt im Fond für lange Strecken kaum zuzumuten

Vom **Fahrverhalten** moderner Fronttriebler erwartet man zu Recht Problemlosigkeit, der Carisma bietet sie. Er fährt wie am Schnürchen geradeaus und weist in Kurven frühzeitig auf seinen Grenzbereich hin. Auch der **Fahrkomfort** gefällt, mit Ausnahme der wenig atmungsaktiven Sitzbezüge gibt es hier nichts zu rügen.
Das **Fazit**: Seinem hochtrabenden Namen wird der Carisma kaum gerecht, aber als solides Familienfahrzeug kann man ihn durchaus empfehlen. Vor allem, weil das Verhältnis zwischen Preis und Leistung stimmt.

Ich bin ein Galant, Madame



Modellgeschichte

3/88
Modellwechsel: 2-l-16V-Motor mit 106 kW (144 PS) sowie GTI-16V-Dynamic 4 mit Allradantrieb

2/89
Fünftürige Fließheck-Version mit Coupé-Optik

3/90
Neu: 1,8-l-Einspritzmotor mit 66 kW/90 PS löst alten Vergasermotor ab

1/91
Neu: Dynamic 4 mit Allradantrieb

3/93
Modellwechsel: Neben einem 2,0-l-Vierzylinder sind zwei V6 mit 2,0 und 2,5 l sowie ein Turbodiesel im Angebot

3/94
Neu: 1,8-l-Vierzylinder

3/97
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Die seit März 1988 zugelassenen Galant sind ausgesprochen zuverlässige Fahrzeuge. Die meisten Mängel wurden bereits im Rahmen der Dreijahres-Garantie behoben. Mitunter neigen allerdings die **Batterien** und **Generatoren** dazu, frühzeitig ihren Geist aufzugeben. Durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** erkennt man an Blasen im Kühlwasserbehälter oder am Wasserdampf im Abgas. Beim Anfahrtest mit angezogener Handbremse stellt sich schnell heraus, ob die **Kupplung** verschlissen ist. Geräusche aus dem **Getriebe** sollte man ernst nehmen. Bei älteren Modellen empfiehlt es sich, den **Zahnriemen** prüfen zu lassen, denn bei Tachostand 100 000 ist sein Wechsel vorgeschrieben. Immer wieder gab es Probleme mit der Bremsanlage. Der Defektkatalog umfaßt schief ziehende **Handbremsen**, verschlissene **Bremsscheiben** und korrodierte **Bremsleitungen** ebenso wie festgegangene Bremsen an der Hinterachse.

Gestatten: Galant! Besondere Merkmale: typisch japanisch. Mit anderen Worten: Der Mittelklässler von Mitsubishi ist nicht nur verläßlich zuverlässig, sondern auch auffällig unauffällig. Mit beiden Eigenschaften können die meisten Käufer angenehm leben.

Seine **Karosserie** gibt es mit zwei verschiedenen Heckabschlüssen: klassisch mit Stufe, oder praktisch: modern schräg mit grosser Klappe daran. Welcher Form Sie den Vorzug geben, ist Geschmackssache. Für beide gilt: Sie sind ordentlich verarbeitet und haben einen, gemessen am Wagenformat, großen **Kofferraum** mit niedriger Ladekante. Beim Schrägheck-Galant lassen sich die Rücksitze umlegen, beim Stufenheck gibt es eine kleine Öffnung in der Rücksitzbank zum Durchladen langer Gepäckstücke. Schlecht: Die Fernentriegelung des Kofferraums läßt sich nicht abschalten. Langfinger haben so leichtes Spiel. Im **Innenraum** dominiert japanisch-sachliches Ambiente. Der Verstellbereich des Fahrersitzes reicht für Fahrer bis 1,90 Meter Länge. Auch kleinere Fahrer kommen aber unter dem Aspekt **Bedienung und Sicht** gut klar. Ein höhenverstellbares Lenkrad ist genauso serienmäßig wie die Zentralverriegelung.

Zum Thema **Sicherheit**: Außen gefallen die abgeflachte, glattflächige Wagenfront und die teilversenkten Scheibenwischer, innen die glattflächigen Konturen am Armaturenbrett. Weniger gut: die vorstehenden Gurtbeschläge in Kopfhöhe der Vornsitzenden und die ungünstige Gurtgeometrie auf der Rückbank. Airbags wird man in Galant-Modellen bis zum Baujahr 94 allerdings noch vergeblich suchen.

Gute Noten verdient sich der Galant allerdings im **Fahrverhalten**. Sein stabiler Geradeauslauf überzeugt ebenso wie die gutmütigen Fahreigenschaften in schnell durchfahrenen Kurven. Als standfest und gut dosierbar haben sich die Bremsen erwiesen. Galant-Chauffeure können sich übrigens auf lange Strecken freuen. Die entspannte Sitzposition auf den straff gepolsterten Sesseln mit verstellbarer Lordosenstütze garantiert auch nach Stunden ein schmerzfreies Hinterteil. Überhaupt: Der **Fahrkomfort** des Galant ist – abgesehen von der stuckerigen Federung auf Kopfsteinpflaster – recht passabel: Die Karosserie neigt sich selbst in schnell gefahrenen Kurven kaum zur Seite, und das Fahrgeräusch ist selbst bei hohem Tempo erfreulich unaufdringlich.



Die Platzverhältnisse auf der Rückbank entsprechen dem Klassen-Durchschnitt: nicht üppig, aber es reicht

Daran haben die laufruhigen Vierzylinder-**Motoren** einen entscheidenden Anteil. Hier macht der seit März 1990 angebotene 1,8-Liter-Einspritzer eine gute Figur, der ansprechende Fahrleistungen bei sparsamem Verbrauch bietet. Exotische Alternativen: die Vierventiler mit 106 kW (144 PS) oder 110 kW (150 PS).

Das **Fazit**: Der Mitsubishi Galant stellt eine interessante Alternative zur deutschen Konkurrenz dar. Er bietet solide Technik auf einem günstigen Preisniveau. Vorsicht jedoch bei Exemplaren mit hohem Tachostand!

Mit der Zeit wird er runder



Modellgeschichte

5/83
Einführung der Baureihe: 2,3-l-Turbodiesel mit 63 kW (84 PS) und 2,6-l-Benziner mit 76 kW (103 PS)

9/89
Neu: Turbodiesel mit 2,5 l Hubraum und 70 kW (95 PS) und 3-l-V6-Benziner mit 104 kW (141 PS)

5/91
Modellwechsel: rundere Karosserie, permanenter Allradantrieb, Turbo D mit 73 kW/99 PS, V6 mit 110 kW/150 PS

4/94
Weitere Motoren: 2,8-l-Turbo D mit 92 kW (125 PS) und 3,5-l-V6-Benziner mit 153 kW (208 PS). Neu: Fahrerairbag

4/95
Neuer 3,0-l-V6-Motor mit 133 kW/181 PS

8/97
Modelle „American Dream" und GLS mit neuer Karosserie. Die alte Version wird unter der Bezeichnung „Classic" weitergebaut. Zwei Airbags sind serienmäßig

Mängel und Pannen

Lange, schnelle Autobahntouren mögen die Dieselaggregate nicht. Ab 100 000 km treten sehr häufig Schäden an **Zylinderkopf**, **Turbolader** und **Getriebe** auf. Die Benzinmotoren, vor allem die Sechszylinder, sind ziemlich robust. Allerdings gibt es schon mal undichte **Wasserpumpen** und gerissene **Zahn-** oder **Keilriemen**, die dann oft zu kapitalen Motorschäden führen. Im Bereich der Elektrik machen defekte **Generatoren** und **Batterien** von sich reden. Häufiger Gelände- oder Anhängereinsatz strapaziert die **Kupplung**. Außerdem leiden die **Lenkung**, **Achsaufhängungen**, **Gelenkmanschetten** und der **Auspuff** unter ausgiebigen Offroad-Einsätzen. Roststellen treten häufig an **Felgen**, **Stoßstangen**, **Hauben** oder **Schwellern** auf. Ein Blick auf den Unterboden zeigt anhand von Kantenrost oder starker Verschmutzung und Steinschlägen, ob der Pajero häufiger im Gelände war.

Glauben Sie nur ja nicht, daß der Pajero irgendein Geländewagen sei. Der ehedem kantige und mit den Jahren immer runder geratende Japaner repräsentiert für viele Freaks inzwischen den Geländewagen schlechthin. Kein spartanischer Allesüberwinder wie der Mercedes G, aber auch kein modischer Disco-Flitzer wie der Toyota RAV4 – ein Pajero eben.

Doch die eckige **Karosserie** gefällt den Geländewagen-Fans nach wie vor. Das funktionelle Design mit stabilen Eisenstoßfängern, Schmutzlappen und robustem Unterfahrschutz scheint zeitlos zu sein. Neben dem kurzen Dreitürer gibt es noch den eindrucksvoll langen, fünftürigen Aufbau (Foto) sowie eine kurze Cabrio-Variante.

Etwas mickrig geriet der ausgekleidete, aber unbeleuchtete **Kofferraum** des kurzen Pajero. Klappt man die bequeme Heckbank mit einem Griff nach vorne, passen auch Waschmaschinen durch die große, seitlich angeschlagene Hecktür. Stabile Befestigungsösen sichern die Last. Wünschenswert wären noch eine Gepäckabdeckung und separate Ablagefächer. Davon gibt es allerdings im **Innenraum** genug. Hier haben dank der großen Kopffreiheit auch Personen bis 1,85 Körpergröße genügend Platz. Den Zugang zum Fond muß man sich allerdings über den umklappbaren Beifahrersitz erkämpfen.

Um **Bedienung und Sicht** muß man sich bei den großen, steil stehenden Fensterscheiben keine Sorgen machen. Das Lenkrad ist höhenverstellbar. Alle anderen Bedienungselemente, wie auch die für Heizung und Lüftung liegen ebenfalls griffgünstig. Nachtfahrten werden durch große Halogenscheinwerfer mit kräftigen Reinigungsdüsen erleichtert; unbeleuchtete Schalter für Heckwischer und heizbare Heckscheibe sowie das weit unten plazierte Radio bringen jedoch Minuspunkte.

Für die **Sicherheit** hat der Pajero einen stabilen Aufbau, helle Seitenblinker und viel Kopf-Abstand zur Frontscheibe zu bieten. Störend sind der harte Haltebügel auf dem Armaturenbrett, kantige Gurtbeschläge in Kopfhöhe, lange Gurtpeitschen und die niedrigen Kopfstützen. Dafür glänzt er beim Kapitel **Fahrverhalten** mit gut dosierbaren Bremsen, einer für Geländewagen sicheren Straßenlage und gutem Geradeauslauf. Allerdings bricht das unbelastete Heck auf nasser Straße schon mal aus – und die Antriebsräder drehen leicht durch. Bei starkem Seitenwind hilft die leichtgängige Servolenkung, den Kurs zu halten. Der **Fahrkomfort** ist ganz passabel, nur auf harten Bodenwellen gerät er in Nickschwingungen. Empfehlenswert bei den **Motoren**: der durchzugskräftige 2,5-Liter Turbodiesel. Die Benziner schlucken einfach zuviel.



Nicht nur für kernige Lederjacken-Cowboys: Der Komfort im Pajero kann sich durchaus fühlen lassen

Das **Fazit**: Einfache Technik, gute Anhänger-Zugeigenschaften und sparsame Dieselmotoren sprechen für gebrauchte Pajeros. Allerdings nur, wenn man sich vergewissert hat, daß sie nicht zu oft im Gelände waren – und daß Motor und Getriebe ohne ungewohnte Nebengeräusche funktionieren.

Der Sympathie-Knubbel



Modellgeschichte

3/83
Modell als dreitürige Schrägheck-Limousine eingeführt

8/86
Auch mit Automatik-Getriebe erhältlich

1/89
Modell überarbeitet. Neu: 1,2-l-Kat-Motor und Faltdach-Version „Topic"

3/91
LX-Version auch mit fünf Türen erhältlich

1/93
Neuauflage der Modellreihe in drei- und fünftüriger Version vorgestellt

1/94
Neu: Modell „Topic" mit Faltschiebedach

8/94
LX gegen Aufpreis mit Fahrerairbag lieferbar

8/95
Fahrerairbag serienmäßig

1/96
Modellpflege

Mängel und Pannen

Bei älteren Micras ist wegen latenten Verdachts auf durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** auf verdächtige **Motorgeräusche** und erhöhtes Temperaturniveau zu achten. Auch Ölverluste aus **Motor**, **Getriebe** und **Differential** sind nicht selten. Beim Getriebe führten Macken an der **Synchronisation** bisweilen zu teuren Schäden.
Deutlich unproblematischer zeigte sich – abgesehen von der **Zylinderkopfdichtung** – die aktuelle Modellreihe: Startschwierigkeiten wurden vereinzelt durch defekte **Batterien** verursacht; auch sorgen bisweilen feuchte **Zündkerzen** und defekte an der stufenlosen **Automatik** für Ärger. Ferner sollte man die Beschaffenheit von **Keilriemen** und **Scheibenwischern** prüfen – letztere lösen sich schon mal widerrechtlich vom Arbeitsplatz. Streikfreudig gibt sich auch die **Gurtaufrollmechanik**. Bei geteilt klappbarer **Rückbank** nerven bisweilen die Sitzlehnen durch Klappergeräusche. Mit Vorsicht zu bedienen ist das **Handschuhfach** – wegen des häufig abbrechenden Schloßzapfens.

Rund ist schön – diese Weisheit nutzten die Designer der aktuellen Micra-Generation und eroberten so im Sturm die Herzen (nicht nur) der Frauen. Der knubbelige Stadtflitzer kassiert schon durch seine Optik Sympathiepunkte. Und setzt noch locker einen obendrauf, wenn er sich in „Topic"-Version dank seines elektrischen Faltschiebedachs auf Knopfdruck in ein Frischluftgefährt verwandelt.
Seine hübsche **Karosserie** ist zudem solide verarbeitet, was besonders Gebrauchtwagenkäufer freut. Weil das Blechkleid nicht nur rund, sondern auch außergewöhnlich hoch geriet, läßt sich der Micra bequem besteigen. Auch Gepäck wird über eine niedrige Ladekante mühelos in den **Kofferraum** befördert, dessen zierliches Volumen durch Umklappen der Rücksitzbank erweiterbar ist. Mehr Platz im **Innenraum** finden besonders Fahrer und Beifahrer auf straffem, gut geformtem Mobiliar; sie werden höchstens die mageren Unterbringungsmöglichkeiten für Kleinkram beklagen. Ihnen zum Trost: Für die Rückbänkler sind gar keine Ablagen vorgesehen.
Pluspunkte bei **Bedienung und Sicht** verbucht der kleine Japaner durch seine Servolenkung und eine tadellose Rundumsicht – da wird das Einparken zum Kinderspiel. Verkleinernde Außenspiegel, zu tief positioniertes Radio und fehlende Intervallschaltung des Heckwischers seien als Mängel im Detail genannt. Schwerer wiegen die Schwachstellen in Sachen **Sicherheit:** Ungünstig angeordnete Gurte und fehlende Kopfstützen hinten, ein harter Haltebügel im Kopfbereich des Beifahrers und die Plazierung der Batterie im vorderen Deformationsbereich können kaum Beifall finden. Gut jedoch: Gegen Aufpreis war der neue Micra bereits wenige Monate nach seiner Markteinführung mit Airbag zu haben, also Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf.
Ebenfalls gut: das **Fahrverhalten** mit gutmütiger Straßenlage und spontan ansprechender Bremse (ABS Aufpreis). Die Lenkung wirkt ein wenig gefühllos. Durchschnittlichen **Fahrkomfort** bietet das straff abgestimmte Fahrwerk, das auf schlechter Straße zum Stuckern neigt. Dafür sind die Fahrgeräusche niedrig und die Wirkung von Heizung und Lüftung ordentlich, nicht zuletzt dank ausstellbarer hinterer Fenster. Schade: Die Heizungs-Hebelei sitzt unpraktisch tief beinahe im Fußraum, und es ist kein Staub und Pollenfilter lieferbar.



Die Sitze sind bequemer als sie aussehen, für einen Kleinwagen sind sie sogar sehr komfortabel

Klar der bessere der beiden zur Wahl stehenden **Motoren** ist das 1,3-Liter-Aggregat mit 75 PS, das drehfreudig zur Sache geht. Sein 1000-Kubikzentimeter-Bruder (55 PS) leidet noch stärker unter einer zu langen Getriebeübersetzung. Sparsam sind die Micra-Triebwerke beide.
Das **Fazit**: ein solider kleiner Freund, mit dem man auch mal auf große Tour gehen kann. Hohe Defektanfälligkeit ist nicht zu befürchten. Haupt-Nachteil: der relativ hohe Neupreis – entsprechend teuer werden auch die Gebrauchten gehandelt.

Dankbare Alternative



Modellgeschichte

9/86
Einführung der Baureihe. Wahlweise als Schrägheck, Stufenheck, Coupé und Kombi zu haben

3/87
Allrad-Version erhältlich

5/87
Neu: Coupé GTI 16V

8/87
16V-Motor auch für Limousine im Angebot

1/89
Modellreihe überarbeitet

2/91
Neuauflage der Modellreihe als Schräg- und Stufenhecklimousine

4/91
Kombimodell Traveller, GTI und GTI-R (Allrad)

3/92
Modell modifiziert

12/93
GTI-R eingestellt

10/95
Modellwechsel. Nachfolger: Almera. Kombi-Version „Traveller" wird weitergebaut

Mängel und Pannen

Die erste Sunny-Baureihe zählte zu den Zuverlässigen im Lande: Mit Ausnahme von rutschenden **Kupplungen**, sporadischen **Getriebe-** und **Wasserpumpenschäden** sowie **Auspuffdefekten** gab sich der kompakte Japaner ziemlich vorbildlich.
Kurz nach dem Anlauf der zweiten Modellreihe 1991 entwickelte der Sunny Kinderkrankheiten wie den zu hohen **Verbrauch** des 1,4-l-Vergasermotors, eine schwächliche **Heizung**, klappernde **Fenster**, Defekte an **Türschlössern** und **Lüftungsreglern** sowie frühzeitig korrodierende **Auspuffanlagen**, die aber mit der Modellüberarbeitung im Frühjahr 1992 weitgehend beseitigt wurden. Selten gab es Probleme mit dem **Getriebe**, auch verschlissene **Kupplungen** waren nur sporadisch zu beklagen. Häufiger gab es durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** – Folgen von defekten **Thermoschaltern** oder undichter **Kühlschläuche**. Nicht selten versagen **Batterie** und **Generator** schon nach kurzer Laufzeit.

Modellkonstanz zählt nicht unbedingt zu den Stärken der japanischen Autohersteller. Nissan macht da eine rühmliche Ausnahme: Die letzte Version des Sunny bereicherte immerhin fast fünf Jahre das Lieferprogramm der Japaner.
Ohne deswegen alt auszusehen. Im Gegenteil: Das Design der **Karosserie** darf sich mit dem begehrten Attribut „zeitlos" schmücken – egal, welches Hinterteil den Wagen ziert. Drei verschiedene gibt's zur Auswahl: Fließheck, Stufenheck oder Kombi. Letztere generell mit vier Türen, beim Fließheck gegen Aufpreis. Die routinierte Verarbeitung ist Japan-typisch, wie auch fehlende Halterungen für Verbandkasten und Warndreieck im **Kofferraum**. Dafür entschädigt das Gepäckabteil mit niedriger Ladekante und asymmetrisch geteilter Rücksitzbank. Allerdings drohen Kopfnüsse vom weit vorstehenden Schloß an der Kofferklappe.
Entgegengesetzte Vorzeichen im **Innenraum**: Hier herrscht enorme Kopffreiheit auf allen Plätzen. Der Raum für die übrigen Extremitäten bewegt sich im üblichen Rahmen der Kompaktklasse. Hervorzuheben sind noch das verhältnismäßig bequeme Einsteigen in den Fond auch beim Dreitürer – ein ausgetüftelter Mechanismus läßt die Vordersitze weit nach vorn gleiten.
Zu **Bedienung und Sicht** ist zu bemerken, daß es eigentlich nichts zu bemerken gibt. Alle Funktionselemente gehorchen strikt japanischem Schema – und bei etwaigen Fehlbedienungen wie vergessenem Licht oder nicht korrekt geschlossenen Türen quakt sofort ein Warnsummer – oder ein kleines Lämpchen leuchtet auf. Nachholbedarf besteht im Punkt **Sicherheit**. Ein Airbag stand nie in der Preisliste, ABS war für das Kombimodell Traveller nicht erhältlich. Und selbst Details wie Kopfstützen sind nicht optimal konstruiert, da viel zu kurz oder (im Fond) überhaupt nicht lieferbar.
Bleibt zu hoffen, daß ein gutes Fahrwerk die Sunny-Piloten davor bewahrt, ihre dürftigen Sicherheitseinrichtungen auszutesten. Die Chancen dafür stehen gut, denn im **Fahrverhalten** fügt sich der Nissan in die große Riege gut liegender, einwandfrei geradeaus laufender und in Kurven untersteuernder Fronttriebler. Überraschungen bleiben aus – solange nicht hart gebremst wird. Dann nämlich zeigen die einfachen Bremsen mit hinteren Trommeln deutliches Nachlassen der Wirkung. Der **Fahrkomfort**: Zwar dürfte die Federung besser ansprechen, dafür ist der Sunny recht leise. Auch die Sitze stellen zufrieden. Ziemlich überschaubar präsentiert sich das Sortiment der **Motoren**: 1,4 l, 75 PS; 1,6 l, 90 PS; 2,0-l-Diesel, 75 PS. Für Eilige bleiben der 2,0-l-GTI mit 143 PS sowie der GTI-R mit 220 PS und Allrad.
Das **Fazit**: Der Sunny ist ein gutes Beispiel für das typisch japanische Auto: Er offenbart keine sonderlichen Höhen oder Tiefen, wird aber vielleicht gerade aufgrund dieser Mittelmäßigkeit für viele zu einer dankbaren Alternative. Im Vergleich zu einem Golf etwa ist er geradezu wohlfeil.



Harmonischer Anblick: Dreispeichen-Lenkrad und betont runde Formen kennzeichen das Sunny-Cockpit

Wo steckt der Fortschritt?



Modellgeschichte

9/95
Einführung der Modellreihe in drei Varianten: drei- oder fünftürige Schrägheck- sowie viertürige Stufenheck-Limousine. Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig. Motoren: 1,4 l (55 kW/75 PS) oder 1,6 l (66 kW/90 PS)

6/96
Neue Motoren: 2,0-l-Diesel (55 kW/75 PS) und GTI (105 kW/143 PS)

9/97
ABS für alle Modelle serienmäßig

Mängel und Pannen

Der Nissan Almera ist auf dem besten Wege, in der ADAC-Pannenstatistik einen guten Platz zu belegen. Der Grund: Keiner der folgenden Mängel kann ein Stehenbleiben des Autos verursachen. Der schwerwiegendste zuerst: Bei Modellen vor 10/96 kann ein **Kabelbruch** das ABS lahmlegen, die Werkstätten sind informiert. Weniger dramatisch sind klappernde **Seitenscheiben**, sobald sie einen Spalt geöffnet sind – ein Problem, das sich durch Nachstellen leicht beheben läßt. Zu unbotmäßigen Geräuschen neigen mitunter auch der **Pollenfilter** (!), die Türen, die **Stoßdämpfer** und die **Kraftstoffpumpen**. Für Wassereinbrüche zeichnet hin und wieder das **Schiebedach** verantwortlich. Auch die Schließanlage ist nicht frei von Störungen, vereinzelt versagt die **Zentralverriegelung** ebenso wie das Schloß an der **Heckklappe**.

Mit dem Almera brachte Nissan ein Kunststück fertig, das sonst der Politik vorbehalten bleibt: Der Nachfolger sieht älter aus als sein Vorgänger. Das spricht freilich eher für den Sunny als gegen den Almera, der in der Summe seiner Eigenschaften kein schlechtes Auto ist, allerdings auch ein paar Schwächen des Sunny übernommen hat.
Ein paar völlig neue hat er aber auch: Die ordentlich zusammengebaute **Karosserie** zum Beispiel ist seitlich völlig ungeschützt gegen rabiate Mitmenschen, die in der Parklücke ihre Türen dagegen donnern. Die großen Stoßfänger vorn und hinten helfen da wenig, sind modellabhängig obendrein noch lackiert. Auch der **Kofferraum** ist kaum dazu angetan, den Notenschnitt zu verbessern: Sein Volumen ist klein, die Rückbank immerhin asymmetrisch teilbar. Wer aber häufig zu viert verreist, sollte also zum Dachgepäckträger oder gleich zur Stufenheck-Version greifen.
Vorn sitzt man dafür ganz manierlich, die stattliche Außenlänge wird im **Innenraum** spürbar. Das Mobiliar ist bis auf die kurzen Sitzflächen okay, ein Pollenfilter säubert die Luft von den schlimmsten Verunreinigungen. Vom Dreitürer ist bei häufiger Benutzung der Rückbank allerdings strikt abzuraten: Seine Vordersitze müssen nach jedem Umklappen neu justiert werden.
Der **Fahrerplatz** entspricht japanischem Standard, er gibt keine Rätsel auf. Die finden sich dafür bei der **Sicherheit**, wo zwar ein Airbag-Duo und ABS internationalen Gepflogenheiten Tribut zollen, die serienmäßigen vier Kopfstützen jedoch für normal gewachsene Europäer zu kurz sind.
Die **Motoren** scheinen für Gegenden konstruiert zu sein, in denen man hohe Drehzahlen bevorzugt, von Durchzugskraft kann bei den 1,4- und 1,6-l-Triebwerken jedenfalls keine Rede sein. Der Verbrauch bleibt trotzdem im Rahmen, saubere Abgase und niedriger Fahrgeräuschpegel sprechen ebenfalls für den Almera.
Das **Fahrverhalten** entspricht mit sauberem Geradeauslauf und unkritischer Kurvenstabilität dem, was man von einem modernen Fronttriebler erwarten darf. Übertrieben handlich wirkt der Almera zwar nicht, aber die serienmäßige Servolenkung arbeitet präzise und vermittelt guten Kontakt zu den Vorderrädern. Den **Fahrkomfort** hingegen könnte man sich etwas üppiger vorstellen, straffe Federn und weiche Dämpfung lassen den Almera ein wenig holprig wirken. Ein übriges bewirkt die lange Getriebeübersetzung, die den Fahrer zum Erzielen ordentlicher Fahrleistungen in die unteren Gänge zwingt und so Drehzahl und Geräuschpegel nach oben treibt.
Das **Fazit**: Auch wenn die Werbung ihn zum Überflieger stempelt: Der Almera ist ein höchst durchschnittliches Auto ohne besondere Höhen und Tiefen. So müssen Preis und Zuverlässigkeit als Argumente pro Almera herhalten – nicht unbedingt eine schlechte Basis für eine Partnerschaft.



Das Vierspeichen-Lenkrad mit dem prallen Pralltopf verleiht dem Almera-Cockpit einen sportlichen Touch

Die Schönheit des Alters



Modellgeschichte

9/90
Einführung der Modellreihe als Nachfolger des Nissan Bluebird. Wahlweise als viertürige Stufenheckversion oder als fünftürige Schrägheck- bzw. Kombi-Limousine erhältlich

1/95
Modellpflege. Fahrer- und Beifahrer-Airbag erhältlich

9/96
Modellwechsel bei der Limousine, die Kombi-Version wurde überarbeitet

Mängel und Pannen

Auch Japaner sind nicht unfehlbar: Gleich nach der Einführung der Modellreihe traten Probleme mit dem **Anlasser**, der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, den **Zündkerzen**, den **Zündtransistoren**, **Batterien** und **Generatoren** auf. Nissan nahm Ende 92 entsprechende Änderungen vor. Zu überhitzten **Motoren** kam es bei den 91er und 92er Modellen. Gründe: Undichte **Ausgleichsbehälter**, defekte **Zylinderkopfdichtungen** und Ölverluste an der **Kurbelwellendichtung.** Wenig Freude bereitet der **1,6-l-Motor**: Leerlaufschwankungen, Ruckeln und schlechte Gasannahme sind an der Tagesordnung. Ärger bereiten auch Defekte an **Wegfahrsperre** und **Zentralverriegelung**, rubbelnde **Bremsen** sowie schlecht eingepaßte **Türen** und klappernde **Fenster**. Auch gerissene **Kupplungsseile** und Schaltschwierigkeiten mit dem **Rückwärtsgang** gehören zum Mängel-Repertoire des Primera.

Ein gutes Auto noch besser zu machen, ist nicht einfach. Noch schwieriger gestaltete es sich offenbar, für ein ansehnliches Auto wie den alten Primera einen noch schöneren Nachfolger zu zeichnen. Deswegen halten viele Primera-Fahrer der alten **Karosserie** die Treue – und es stört sie nur peripher, daß das Warndreieck nicht zu befestigen ist und mit anderen Kleinteilen haltlos im äußerst üppig proportionierten **Kofferraum** hin und her segelt. Was das Format verspricht, halten die besonders weit öffnende Heckklappe und die ausgesprochen niedrige Ladekante. Entriegeln läßt sich die Klappe vom Innenraum aus, der Griff ist aber nicht abschließbar. Von außen muß ein Schlüssel bemüht werden, um an den Inhalt zu gelangen.

Der Zugang zum **Innenraum** dagegen ist bequem. Fahrer bis zu einer Größe von 1,95 Meter können sich hier entfalten, die Sitzfläche ist neigungs- und höhenverstellbar. Für den allfälligen Kleinkram stehen ein großes Handschuhfach, Türtaschen und eine Ablage unter dem Armaturenbrett bereit. Schlanke Hände sollte jedoch haben, wer bei geschlossener Tür den Drehknopf der Lehneneinstellung nicht nur ertasten, sondern auch drehen will.

Funktionelle Schalter und Hebel erleichtern **Bedienung und Sicht** im Primera. Das Lenkrad ist höheneinstellbar, die Lenkung Servo-unterstützt. Nachteile: Die Fenster sind hinten nicht voll versenkbar. Beide Spiegel verkleinern die Realitäten extrem, was beim Spurwechsel gefährlich werden kann. Wenig **Sicherheit** bieten auch Kopfstützen, die sich vorn nur bis 1,75 Meter Körpergröße, hinten sogar nur für Kinder anpassen lassen. Airbags sucht man in älteren Primera-Modellen noch vergebens.

Abgesehen vom labilen Lenkgefühl bei hohem Tempo ist das **Fahrverhalten** problemlos und gutmütig, mit leicht untersteuerndem Kurvenverhalten und stabilem Geradeauslauf. Mit der fein dosierbaren Bremse und einer traktionsstarken Vorderachse weiß der Nissan ebenso zu gefallen wie mit seiner ausgewogenen Fahrwerksabstimmung, die zwar straff, aber nicht zu hart ist. Die entspannte Sitzposition des Fahrers und geringe Windgeräusche auch bei hohem Tempo erhöhen den **Fahrkomfort** noch zusätzlich. Die bei Modellen vor 5/93 nicht sonderlich wirkungsvolle Heizung wird immerhin von einem kräftigen Gebläse unterstützt. Unübersichtliche Bedienungstasten machen die Einstellung der Innenraumtemperatur aber nicht einfacher. Zu den **Motoren**: Die Bandbreite reicht vom 75-PS-Diesel bis hin zum relativ seltenen, 150 PS starken GT-Modell. Deutlich häufiger werden die empfehlenswerten 90- und 115-PS-Versionen angeboten.



Vor allem die erste Reihe im Primera glänzt mit sehr bequemem und vielfältig verstellbarem Gestühl

Das **Fazit**: Der Primera ist ein ideales Familienauto mit jeder Menge Platz, brav und unauffällig. Das hat sich inzwischen allerdings auch unter den Gebrauchtwagen-Interessenten herumgesprochen und das Preisniveau relativ hoch geschraubt.

Kurz, aber nicht würzig



Modellgeschichte

7/93
Neueinführung der Baureihe als dreitüriger Geländewagen mit kurzem Radstand, baugleich mit Ford Maverick. Die Motoren: 2,4-l-Benziner (91 kW/124 PS) und 2,7-l-Turbodiesel (73 kW/99 PS)

10/93
Zusätzlich fünftürige Version mit langem Radstand, gleiche Motoren

6/96
Modellüberarbeitung, erkennbar an runden Scheinwerfern. Fahrerairbag serienmäßig. 2,4-l-Benziner jetzt mit 85 kW/115 PS im Dreitürer und 87 kW/118 PS im Fünftürer. Neuer Direkteinspritzer (92 kW/125 PS) löst alten Turbodiesel ab

Mängel und Pannen

Grundsätzlich kann man auch beim Nissan Terrano II von typisch japanischer Zuverlässigkeit sprechen. Das Gros der Pannen – wenn man bei den wenigen registrierten Fällen überhaupt davon reden darf – betraf defekte **Generatoren** und leere **Batterien**. Bei sehr hoher Belastung wie ständigem Anhängerbetrieb erwies sich auch die **Kupplung** als wenig standfest. Ganz vereinzelt traten ein paar **Motorschäden** beim Turbodiesel auf.

Ein wenig überrascht waren Kunden und Fachwelt schon, als Nissan im Sommer 93 den Terrano II präsentierte – so schmal und hochbeinig kamen der geländegängige Japaner und sein deutscher Zwillingsbruder Ford Maverick daher. Auch unter dem Blech mußten Off-road-Fans umdenken: Keine Spur von der verschwenderischer Platzfülle alter Allrad-Giganten – der **Kofferraum** des Terrano II erreicht nicht mal das Volumen durchschnittlicher Kompaktwagen. Obendrein kann jeder den Inhalt sondieren, eine Abdeckung ist nicht lieferbar.

Erst im **Innenraum** stellt sich jenes von Geländewagenfahrern so geschätzte Gefühl ein, hoch über dem Verkehrsgeschehen zu thronen und reichlich Ellenbogenfreiheit zu genießen. Letzteres ist ohnehin nur vorn der Fall, hinten fehlt es an Knieraum, außerdem erfordert der Einstieg in den Fond eine gewisse Gelenkigkeit. Wer also das Heck intensiv nutzen möchte, sollte zum Fünftürer greifen. Der bietet deutlich mehr Platz, allerdings auch für mehr Geld.

Der **Fahrerplatz** ist beim kurzen und langen Terrano II identisch, entspricht also gängigem japanischen Bedienungsmuster – mit Ausnahme einiger Schalter, die gar zu verstreut am Armaturenbrett verteilt sind. Auch mit der **Sicherheit** nimmt es Nissan offenbar nicht ganz so genau: ABS beispielsweise ist gar nicht vorgesehen, und ein einsamer Fahrerairbag wartet erst bei Modellen ab Sommer 96 auf seinen kurzen Auftritt.

Immerhin sind die Kopfstützen vorn wie hinten ausreichend hoch, und das ordentliche **Fahrverhalten** ist durchaus dazu geeignet, den Ernstfall gar nicht erst eintreten zu lassen. Und sollte man sich mal verschätzen, rubbelt der Terrano II brav über die Vorderräder zum Außenrand, bremst sich dabei selber ab und läßt sich mit der exakten Servolenkung einfach dirigieren. Im Gelände ist auf jeden Fall Zurückhaltung angebracht: Geringe Bodenfreiheit und fehlende Sperrmöglichkeiten für die Differentiale setzen dem Vorwärtsdrang auf losem Untergrund natürliche Grenzen.

An den **Motoren** liegt das jedenfalls nicht: Sowohl der 2,4-l-Benziner als auch der 2,7-l-Turbodiesel gehören zu den kräftigeren ihrer Gattung und ermöglichen ganz ordentliche Fahrleistungen. Allerdings sind sie auch ganz schön durstig – und lassen schon den kleinen Terrano schlucken wie einen grossen. Da bleibt als kleiner Pluspunkt nur noch der recht kultivierte Lauf, der den **Fahrkomfort** zusammen mit der schluckfreudigen Federung zum Guten beeinflußt – bis



Wer häufiger mehr als zwei Personen und auch noch Gepäck mitnimmt, sollte zur langen Version greifen

auf eine latente Nick-Neigung des Dreitürers läßt sich der Terrano II hier nichts Negatives nachsagen. Daß allerdings bei höherem Tempo der Wind arg ums Gehäuse pfeift, kann der Nissan ebensowenig wie andere Geländewagen verhindern – eine Folge der hohen, kantigen **Karosserie**.

Das **Fazit**: Das wichtigste Argument für einen Terrano II dürfte der Preis sein. Weder das Platzangebot noch die Allradtechnik des Nissan können mit den Qualitäten klassischer Geländewagen konkurrieren. Mit ihnen teilt er nur den üppigen Verbrauch.

Das Niveau der Achtziger



Modellgeschichte

2/83
Einführung der Baureihe mit Schräg- und Stufenheck

9/85
Katalysator-Motor: 1,3i mit 44 kW/60 PS

4/87
Modellreihe überarbeitet. Neu: 1,5-l-Diesel

5/88
1.6i GSi Katalysator 74 kW/100 PS

8/89
1.4i-Motor ersetzt 1,3i bei gleicher Leistung

10/90
Modellpflege

6/91
Neue Motoren: 1,4i mit 60 kW/82 PS, Dieselmotoren mit Kat

4/93
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Das Gute zuerst: Der Corsa rostet kaum. Die braune Pest wütet allenfalls an ungepflegten Exemplaren, sonst höchstens mal an den hinteren **Bremsleitungen**. Schief ziehende **Handbremsen** plagen dagegen viele Corsas. Vielfältig das Sortiment der Motor-Macken: Ölverlust (bis Baujahr 87, auch am **Getriebe**), Überhitzungen durch defekte **Thermoschalter** sowie gerissene **Zahnriemen.** Schon Opel-typisch: Ausfall der **Zündelektronik**. Aber auch lose oder korrodierte **Kabelstecker**, abgerutschte **Zündkabel** und hängende **Kraftstoffpumpenrelais'** stoppten den kleinen Opel. Unwesentlich die Störungen an der Peripherie: Erblindete **Scheinwerfer** sind angesichts der Laufzeit normal. Nerviger: Plötzlich aussetzende Scheibenwischer wegen ausgeleierter **Gestänge**.

An kaum einem Auto läßt sich der Prozeß der Reifung so nachvollziehen wie an Opels kleinstem, dem Corsa. Im Premierenjahr 1983 durchweg noch mit dünnen Kunststoffstoßstangen bestückt, erhielt die **Karosserie** ab dem großen Facelift anno 1990 einen soliden Rammschutz – auch an den Seiten. Auch die Verarbeitung besserte sich: Von der rappelnden Dünnblechdose mauserte sich der Corsa zu einem soliden Kleinwagen mit stabilem Gehäuse. Gut nutzbar präsentiert sich der **Kofferraum**: relativ großes Volumen, ebene Ladefläche und gut zu beladen durch die große, weit öffnende Heckklappe. Noch größer, aber nicht variabel: der Kofferraum der seltenen Stufenheck-Variante TR. In allen Versionen identisch: der **Innenraum**. Das Platzangebot ist Kleinwagen-typisch, also mit genügend Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen und wenig Knieraum im Fond. Zu viert heißt's zusammenrücken. Immerhin läßt sich der Fahrersitz auch für längere Beine weit genug zurückschieben.

Nun sollte man meinen, der Corsa sei ein handlicher, kleiner Flitzer. Leider nein. Im Kapitel **Bedienung und Sicht** erlebt der Klein-Opel sein Debakel. Die Lenkung ist vor allem beim Rangieren außerordentlich schwergängig und verlangt daher enorme Kräfte in den Oberarmen. Obendrein steht das Lenkrad nach rechts versetzt vor dem Fahrerplatz. Und die Schaltung scheint ganz offensichtlich in einer Bäckerei entwickelt worden zu sein: als Rührwerk.

Der **Sicherheits**standard befindet sich auf dem Niveau der 80er Jahre – als Automatikgurte hinten noch Beachtung fanden. ABS und Airbag waren in der Kleinwagenklasse noch Zukunftsmusik. Zur Ehrenrettung des Corsa muß gesagt werden, daß seine Blechhülle sich als recht widerstandsfähig gegen Feindberührungen erwiesen hat und so schnell nicht nachgibt.

Ohne Tadel auch das **Fahrverhalten**: Der Corsa hält es mit alter Opel-Tradition – sicher in allen Kriterien. Der Geradeauslauf ist ordentlich – und in Kurven läßt der Corsa durch kräftiges Untersteuern und lautes Reifenquietschen wissen, wenn es ihm zuviel wird. Ohne besondere Ausschläge zum Guten oder Schlechten zeigt sich der **Fahrkomfort**. Die Federung wirkt bei niedrigem Tempo etwas stuckerig. Dafür sitzt man recht bequem auf straff gepolsterten Sitzen, die durchaus Langstreckenqualitäten besitzen. Die Innengeräusche werden vom Motor dominiert, der vor allem bei höherer Drehzahl unangenehm laut wird. Apropos **Motoren**: Vom 1,0 l mit 45 PS bis zum 1,6 GSI reicht die Palette. Ab 1987 gab es auch zwei Diesel, beide von der GM-Tochter Isuzu aus Japan: mit und ohne Turbo, 67 oder 50 PS stark. Stuben- und umweltrein wurde der Corsa mit dem 1,3i Kat schon ab 1985, seine 60 PS sind die ideale Motorisierung.



Für Erwachsene wird's hinten eng – und wenn der Fahrer sich langmacht, tendiert der Knieraum gegen Null

Das **Fazit**: Auch wenn jüngere Exemplare noch ganz gut beisammen sein können – gegen moderne Kleinwagen sieht der alte Corsa doch schon recht alt aus.

Rüsselsheimer A-Klasse



Modellgeschichte

3/93
Modelleinführung: drei- oder fünftüriger Kleinwagen mit 1,2-l-, 1,4-l- und 1,6-l-Ottomotoren sowie 1,5-l-Diesel- und Turbodieselmotoren

7/94
Doppelairbag serienmäßig

10/94
Einsteigermodell „City"

8/95
Neuer 1,4-l-Motor (16V-Ecotec mit 66 kW/90 PS). GSi ohne Spoiler und Seitenschweller

1/96
Neuer 1,7-l-Saugdiesel mit 44 kW/60 PS

5/97
Umfangreiche Modellpflege und Fahrwerks-Modifikationen. Neu im Motoren-Programm: Ein 1,0-l-Dreizylinder-Benziner mit 40 kW/55 PS

Mängel und Pannen

Trotz der gut sortierten Mängelliste gibt sich der Corsa im allgemeinen recht zuverlässig. Auf der Liste der Ausnahmen von der Regel ganz oben stehen defekte **Batterien**, die manchmal bereits wenige Wochen nach der Erstzulassung den Geist aufgeben. Auch die alte Opel-Macke **Zündelektronik** taucht wieder auf. Die Folgen: Startprobleme und Motorruckeln. Kurios: Der Corsa ist Marders Liebling, zumindest hinsichtlich der **Zündkabel**. Ärgerlich auch: undichte **Kraftstoffleitungen**, gerissene **Keilriemen**, laute, bzw. defekte **Tachometer**, ausgehängte **Wischergestänge**, nicht funktionierende **Außenthermometer**, **Warnblinkschalter** und **Fensterheber**. Hin und wieder standen Corsa-Fahrer im Dunkeln: Mal fiel nur die **Instrumentenbeleuchtung** aus, manchmal auch die gesamte **Lichtanlage**. Dagegen sind blockierende **Schaltgestänge** fast ein Witz – solange man nicht selbst betroffen ist.

Genau genommen ist der Corsa B der legitime Vorläufer der Mercedes-A-Klasse: Er war der erste einer neuen Riege von Vollwert-Kleinwagen – Autos, die wenig Verkehrsfläche beanspruchen, aber keinen übermäßigen Verzicht auf Komfort, Fahrverhalten und Sicherheit bedingen.
Das verdeutlicht schon die drei- oder fünftürig lieferbare **Karosserie**: gut verarbeitet, weit öffnende Türen und Stoßfänger mit Autoscooter-Dimensionen – hier steht ein richtiges Auto. Der **Kofferraum** gibt sich etwas knickriger, aber 250 Liter reichen auch für größere Einkäufe. Zumal sich das Volumen erstens durch Senkrechtstellen der Rücksitzlehne, zweitens durch deren völliges Umklappen schrittweise erweitern läßt.
Der **Innenraum** offenbart innere Größe und verleiht dem Corsa das Prädikat Viersitzer, wobei die Passagiere in der ersten Reihe es natürlich etwas besser haben als die im Fond. Übrigens auch beim Ein- und Aussteigen, falls es sich um einen Dreitürer handelt. Vollends rutscht der Corsa aus dem Kleinwagen-Rahmen, wenn es um **Bedienung und Sicht** geht: Lenkung, Bremsen, Fensterscheiben oder Außenspiegel – gegen Aufpreis bekam man alles servo- oder sonstwie unterstützt. Und wer ein Opel-Radio kaufte (was sich schon wegen der Diebstahlsicherheit empfiehlt), bekam ein Info-Display mit Außenthermometer dazu.
Vollwertigkeit auch in punkto **Sicherheit**: ABS gegen Aufpreis, Airbag anfangs auch, seit Mitte 94 Doppelairbag serienmäßig und höhenverstellbare Gurte. Verbesserungsvorschlag an Opel: Entschärft die kantige Ablage vor des Beifahrers Schienbeinen und gönnt dem Corsa seitlich sichtbare Blinker.
Erwachsen wirkt auch das **Fahrverhalten**: Der kleine Opel liegt mindestens so sicher wie der vorbildliche Astra und lenkt sich dank des niedrigeren Gewichts um einiges agiler. Trotzdem ist der Corsa nicht leicht. Im Gegenteil: Er hat genug Masse, um einen ansprechenden **Fahrkomfort** zu realisieren. Die Federung zeigt nur bei kurzen Stößen Schwächen, die Sitze überzeugen in bester Opel-Tradition. Und die lange Getriebeabstufung hält die Motordrehzahlen und damit den Geräuschpegel im Zaum – also echte Langstreckenqualitäten.
Vorausgesetzt, man hat sich nicht gerade für die 45-PS-Maschine entschieden – die kapituliert fast schon an der Parkhausrampe. Deutlich besser, aber noch kaum am Markt: der neue Dreizylinder. Stärkere **Motoren** sind die bessere Wahl, egal, ob mit 60, 82 oder 109 PS. Dieselfreunde können wählen: Mit Turbo 67 PS, ohne 50. Vom japanischen Hersteller Isuzu stammen beide, Temperament läßt sich jedoch nur der Turbo-Version nachsagen.
Das **Fazit**: Aufgrund seines kecken Designs hat sich der Corsa fast schon einen Kult-Status unter den Kleinwagen erworben. Das läßt sich auch an der Zulassungsstatistik ablesen, wo der Opel-Floh nach wie vor den Polo abhängt. Allerdings liegen auch seine Preise auf dem gleichen Niveau.



Das Innenraum-Design hält mit der äußerlichen Optik nicht ganz Schritt. Trotzdem sitzt es sich gut im Corsa

Schönheit muß leiden



Modellgeschichte

9/94
Einführung des dreitürigen Sportcoupés auf Basis des Corsa, Wahlweise zwei Vierventil-Motoren mit 1,4 l (66 kW/90 PS) oder 1,6 l (78 kW/106 PS)

Mängel und Pannen

Auch die Motoren des Tigra gehörten zu den 250 000 Triebwerken, die im vergangenen Herbst per Rückruf in die Werkstätten gebeten wurden. Ursache waren zahlreiche **Zahnriemendefekte**, die zu kapitalen **Motorschäden** führten. Verantwortlich war eine Umlenkrolle, die den Zahnriemen beschädigte. Interessenten sollten unbedingt darauf achten, daß ihr Wunsch-Tigra den Service-Aufkleber auf dem Ventildeckel trägt, der den Zahnriemenwechsel bestätigt. Damit aber nicht genug: Auch eine Serie defekter **Ölpumpen** sorgte für Verdruß. Fast schon symptomatisch für jüngere Opel: Absterben im Leerlauf, Teillastruckeln und Kaltstartprobleme, die sämtlich auf das Konto der **Zündungs-** und **Einspritzelektronik** gehen. Auch beim Tigra verenden die **Batterien** oft schon frühzeitig – mitunter bereits nach zwölf Monaten. Schließlich noch ein kleiner Schönheitsfehler – manchmal rasselt das **Kupplungspedal**.

Auch wenn sich die Nachfrage nach dem kleinen Rüsselsheimer inzwischen stark beruhigt hat: Als der Tigra im Herbst 1994 auf der Bildfläche erschien und wenig später mit Franzi von Almsick am Volant seine virtuellen Unterwasser-Abenteuer absolvierte, zählte er zu den meistbeachteten Autos auf unseren Straßen.

Basis für den dreitürigen Sportler ist der Corsa, was für eine gewisse Solidität der **Karosserie** spricht. Der Tigra enttäuscht in dieser Beziehung denn auch nicht: Während andere Coupés sich winden wie Bonner Finanzminister, bleibt sein Gehäuse die Ruhe selbst. Knuffe verträgt es jedoch nur an Bug und Heck, die Flanken sind völlig auf die Sorgfalt der daneben parkenden Mitmenschen angewiesen. Wie der Tigra-Pilot auch selber aufpassen muß: Die riesigen Türen sind für deutsche DIN-Parkplätze fast schon zu breit und für die schwachen Aufsteller jedenfalls zu schwer. Ähnliches erwartet man von der als Heckklappe dienenden Glaskuppel, doch der Glasdeckel schwebt auf zwei Gasfedern empor, macht den Zugriff auf einen recht winzigen **Kofferraum** frei. Doch der läßt sich noch erweitern, denn die Rückbank ist zum Sitzen ohnehin nur bedingt geeignet. Kandidaten für diesen Folterplatz sollten nicht mehr als 1,60 Meter messen und müssen trotzdem noch eine ungesunde Kauerstellung einnehmen.

Ansonsten ist ein wenig intime Enge im **Innenraum** eines Coupés ja durchaus erwünscht, obwohl der Tigra hier schon ziemlich übertreibt: Kopffreiheit und Nasenabstand zur Frontscheibe sind allzu knapp gehalten, auch bleibt zwischen Sitz und Tür kaum genügend Platz, um den Gurt hervorzuziehen.

Am **Fahrerplatz** ergibt sich kaum Kritik, denn wie im Corsa findet sich eigentlich jeder auf Anhieb zurecht, den weiten Abstand zwischen Gas- und Bremspedal verbuchen wir unter Gewöhnungssachen. Ernster wird es schon bei der **Sicherheit**. Zwar ist immer ein Airbag-Pärchen mit von der Partie, doch die Gurtgeometrie erlaubt sich eine böse Schlappe: Beim Anlegen kann sich der Untergurt am Sitzgestell verhaken, im Ernstfall reißt er sich dann los und entwickelt gefährlich viel Gurtlose, die dann auch der Straffer nicht mehr auffängt.

Die **Motoren**, von denen der kleinere durchaus flott genug ist, sind ebenfalls aus dem Corsa bekannt und bieten auch im Tigra ordentliche Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Allerdings dürften sie ruhig etwas weniger kernig klingen. Doch auf den **Fahrkomfort** legten die Entwickler ohnehin nicht die höchste Priorität. Die Federung ist zwar bestrebt, das Schlimmste zu vermeiden, bringt den Tigra auf schlechten Straßen aber arg ins Hoppeln. Dafür liegt er allerdings auch ziemlich begnadet, nur die direkte Lenkung wirkt mit ihrem Gezappel auf schlechtem Belag zu nervös.



Eng mag zwar gemütlich sein, doch im Tigra-Cockpit hat man es mit der Gemütlichkeit ein wenig übertrieben

Das **Fazit**: Schönheit muß leiden, das gilt auch im Tigra. Wer darauf verzichten kann, findet im Corsa das bessere Auto.

Zunehmend günstiger



Modellgeschichte

9/84
Modellreihe als 3- und 5-türige Schrägheck- und Kombilimousine eingeführt

9/85
Neu: Stufenheck-Modell

9/86
Sport-Version GSi vorgestellt. 1.6 und GSi auch mit Kat zu haben

3/87
Einführung Cabrio

9/87
Neu: GSi auch als 16V mit Kat im Angebot

1/89
ABS für GSi 16V und CS-Versionen serienmäßig

9/89
1.3-l-Motor durch 1.4 l ersetzt

9/91
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Während der gesamten Bauzeit gab es beim Kadett E Motorenprobleme. Immer wieder verloren die Triebwerke Öl und Kühlwasser, auch die **Zylinderkopfdichtungen**, die **Wasserpumpen**, die **Kühlwasserstutzen** und **-schläuche** hatten häufig undichte Stellen. Der **Zahnriemen** zeigte sich der Beanspruchung allzu oft nicht gewachsen und riß, bis Opel die Grundeinstellung verbesserte. Mängel an **Zündung** und **Elektrik** sorgten ebenfalls bei allen Modellen für erhebliche Probleme. Die Ursachen dafür: lose und feuchte **Kontaktstecker**, defekte **Zündgeräte** und **Lichtmaschinenregler** (besonders bei den Dieseln), gebrochene **Massebänder**, lose **Anschlüsse** am Generator (Diesel), hängende **Magnetschalter** und defekte **Thermoschalter**.

Der letzte Kadett, den es je gab, zählt zu den erfolgreichsten Autos, die Opel je gebaut hat – und wer einen robusten Gebrauchten der Kompaktklasse für wenig Geld sucht, sollte ruhig ernsthaft über ihn nachdenken.

Die Form der immer noch ganz ansehnlichen **Karosserie** kann ihre Windkanal-Herkunft nicht verleugnen und folgt schnittig, glatt und faltenfrei den Gesetzen der Aerodynamik. Die Stoßfänger sind großflächig und flexibel, die Frontblinker liegen außerhalb des stoßgefährdeten Bereichs. Sehr gut: Man kann sich nicht ungewollt aussperren.

Der **Kofferraum** zählt zu den Großen in dieser Klasse und läßt sich dank des umklappbaren Rücksitzes noch vergrößern. Er hat zwar keine Ablagefächer, ist aber leicht zu beladen: Die Ladekante liegt auf Höhe der Stoßfänger. Positiv geht es weiter im **Innenraum**, in den man bequem einsteigt. Neben dem praktischen Handschuhfach verfügt der Kadett über eine Menge sinnvoller Ablagemöglichkeiten.

Das Kapitel **Bedienung und Sicht** enthält nur wenig Grund zur Klage. Der Kadett besitzt ein funktionelles Cockpit, das eine ordentliche Sitzposition ermöglicht, von innen einstellbare Außenspiegel, dazu beleuchtete Schalter, eine Wisch-Wasch-Automatik und ein großes Sichtfeld. Der Schalthebel liegt gut in der Hand, die Schaltung arbeitet leichtgängig und exakt, für alle wichtigen Funktionen gibt es Kontrolleuchten. Kritik: Die Fond-Gurte sind umständlich anzulegen. Auch ansonsten ist es – Ungnade der frühen Geburt – um die **Sicherheit** im Kadett nicht gerade optimal bestellt: Die kantigen Gurt-Umlenkbeschläge in Kopfhöhe lassen ebenso zu wünschen übrig wie das Thema Airbag, das zu seligen Kadett-Zeiten in Rüsselsheimer Entwickler-Etagen noch keines war.

Dafür spielt der Kadett im **Fahrverhalten** hervorragende Qualitäten aus. Er läuft exzellent geradeaus, meistert auch schnell gefahrene Kurven souverän. Tückische Lastwechselreaktionen sind ihm fremd. Die ausgewogene Abstimmung des Fahrwerks sorgt auch für ordentlichen **Komfort**. Nick- und Wankbewegungen halten sich in engen Grenzen, die Sitze sind bequem, das Geräuschniveau bleibt erträglich. Die fein dosierbare Heizung und Lüftung arbeitet wirkungsvoll und verteilt die Luft individuell, doch sind die Bedienungselemente etwas unübersichtlich.



Heute nicht mehr so prickelnd: Zweispeichen-Lenkrad und 08/15-Sessel sind der Tribut ans Alter

Den Kadett E gibt es mit zahlreichen **Motoren**, von 1,3 bis 2,0 Liter reicht die Bandbreite. Empfehlenswert ist vor allem der 1,6i mit 55 kW (75 PS). Der 1,8i mit 74 kW (100 PS) und später 66 kW (90 PS) liefert zwar mehr Durchzugskraft aus niedrigen Drehzahlen, liegt aber im Verbrauch deutlich ungünstiger. Sehr sparsam in Anbetracht ihrer Leistung: die starken GSi-Versionen.

Das **Fazit**: Der Opel Kadett E ist nun mal nicht mehr der Jüngste – und das merkt man ihm an. Man merkt es allerdings auch an den ziemlich günstigen Preisen...

Der Golf aus Rüsselsheim



Modellgeschichte

9/91
Vorstellung der Baureihe als Kadett-Nachfolger

3/93
Viersitziges Cabrio

8/93
Neue 1,6-l- und 1,8-l-Vierventil-Motoren

8/94
Modellpflege: Neuer 1,7-l-TD-Motor ersetzt den Saugdiesel

2/95
Neu: 1,8-l- und 2,0-l-Vierventiler mit optimiertem Drehmoment und besseren Emissionswerten

2/96
1,6-l-Motor jetzt mit 55 kW/75 PS

6/96
Neue Staffelung der Ausstattungsvarianten

7/97
Serienmäßiges ABS für alle Astra-Versionen. Elektrische Fensterheber und Verdeck serienmäßig beim Cabrio

Mängel und Pannen

Schwerwiegende Mängel oder Pannen sind selten beim Opel Astra. Häufig defekt: die **Zahnriemen** (bis Ende 95) und die **Keilriemen** (bis Ende 92). Das **Kühlsystem** erfuhr diverse Maßnahmen gegen Wasserverlust. Ruckt der Astra beim Gaswegnehmen, ist die **Benzineinspritzung** zu mager justiert. Bei Diesel-Modellen lösen sich gern die **Auspuffkrümmer** und -**Rohre**. Verbessert wurden außerdem: **Servolenkung**, **Tankanzeige**, **Scheibenwaschpumpe**, **Fensterdichtungen**, **Tacho** und die hakelige **Schaltung**. Fällt die **Zentralverriegelung** aus, liegt es meist an den Kabelsteckern. Aufquellende Beläge führen hin und wieder zu blockierten **Bremsen** an der Hinterachse. Nicht selten waren undichte **Ölpumpen**. Unbedingt sollten Sie kontrollieren, ob die Rückrufaktionen bezüglich **Tankstutzen**, **Beifahrer-Airbag** und der Umlenkrolle des **Zahnriemens** durchgeführt wurden. Bei Modellen vor 6/95 traten häufiger Defekte an der **Warnblinkanlage** und dem **Cassettenteil** des Radios auf.

Eines wollen wir gleich vorwegschicken: Eigentlich ist der Opel Astra ein grundsolides Auto. Wären da nicht einige Verarbeitungsschwächen der an sich stabilen **Karosserie**. Egal, ob Schrägheck, Stufenheck oder Caravan: Der Kompakt-Opel neigt zum Klappern, wenn auch mit großer Streuung. In manchen Exemplaren herrscht sakrale Ruhe, andere scheppern wie ein Sack Nüsse. Deshalb: Vor dem Kauf unbedingt ausgiebig probefahren.

Erfolg zeigte die Kritik am **Kofferraum**. Seine Klappe hat nun innen und außen einen soliden Griff. Viel Platz für Vier bietet der **Innenraum**, wobei die Vordersitze auch Zweimeter-Menschen noch eine gute Sitzposition bieten. Nur die umständliche Kurbel für die Höhenverstellung sollte sich Opel endlich abgewöhnen. Denn sonst leistet sich der Astra bei **Bedienung und Sicht** kaum Schwächen. Die Ergonomie ist einwandfrei, alle Bedienelemente sitzen an der richtigen Stelle, und auch die Übersichtlichkeit ist für ein Kind des Windkanals wie den Astra ganz ordentlich. Schade nur, daß der rechte Außenspiegel das Verkehrsgeschehen stark verkleinert wiedergibt.

Ansonsten wurden in punkto **Sicherheit** keine Abstriche gemacht. ABS gab es seit Serienanlauf, der Airbag kam 1993 gegen Aufpreis, seit Mitte 1994 gibt es zwei Luftsäcke serienmäßig. Optimal verlaufen die auch auf der Rückbank höhenverstellbaren Gurte, auf den vorderen Sitzen stören jedoch die etwas zu hoch angeordneten Gurtschlösser.

Vorbildlich beim Astra: das **Fahrverhalten**. Stets auf der sicheren Seite, gutmütig in Kurven und mit minimalen Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen – so soll es sein. Ausgewogen: der **Fahrkomfort**. Die Federung ist komfortabel, ohne schwammig zu wirken – und den letzten Rest durchkommender Stöße schlucken die ausgezeichneten Sitze. Außerdem geht es im Astra recht leise zu, bedingt auch durch die mit niedrigen Drehzahlen arbeitenden **Motoren**.

Bestseller, weil temperamentvoll und sparsam, ist der 1,6i mit 75, später 71 und neuerdings wieder mit 75 PS. Der 60-PS-Benziner und der 57-PS-Diesel sind für den Astra beinahe zu schwach. 90 PS leistet der 1,8i, allerdings auf sehr brummige Art und Weise. Fast schon sportlich: der 2,0 l mit 115 PS. Sein Temperament wird nur durch die lange Getriebeübersetzung gehemmt. Richtig schnell: der GSI 16V mit 150 PS, erhältlich als Schrägheck oder (Geheimtip!) Kombi.



Die leicht aufgequollen wirkende Optik von Armaturenbrett und Lenkrad tut der Ergonomie keinen Abbruch

Bemerkenswert bei Heizung und Lüftung: Der Astra war eines der ersten Autos mit serienmäßigem Innenraumluftfilter und Umluftschaltung. Auch die Heizwirkung stellt zufrieden, auf den Rücksitzen jedoch dauert es etwas lange, bis es warm wird.

Das **Fazit**: Wer sich für einen Opel Astra entscheidet, kann im Grunde nur wenig falsch machen. Seine Nachteile im Vergleich zum Klassenprimus Golf finden sich vorwiegend im emotionellen, weniger im sachlichen Bereich. Man sollte allerdings darauf achten, daß man keine Klapperbüchse erwischt.

Ein klassischer Opel



Modellgeschichte

6/88
Einführung der Modellreihe. Motoren: 1,6 l mit 55 kW (75 PS), 1,8 l mit 65 kW (88 PS), 2,0 l mit 85 kW (115 PS) sowie 1,7-l-Diesel mit 42 kW (57 PS)

3/89
Neu: Schrägheck-Version mit fünf Türen

8/89
1,8-l-Motor mit Kat. Vectra 2000 16 V (110 kW/150 PS)

3/91
1,7 l TD mit Kat

6/92
ABS serienmäßig

11/92
Umfangreiche Modellpflege. Neu: V6-Motor

10/93
Neu 2,0 Turbo 4x4 und Kat für 1,7-l-Diesel

6/94
Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig

8/95
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Mit den Motoren des Vectra gab es nur wegen defekter **Zylinderkopfdichtungen** und **Ölundichtigkeiten** hin und wieder Ärger. Auch die **Zündelektrik** (vereiste Luftmengenmesser) sorgte bisweilen für Probleme. Auch defekte **Zündkabel** (Marderbisse) oder **Zündgeräte** sowie lose **Kabelstecker** und gelöste **Massebänder** wären hier zu nennen. Nicht selten klemmen auch die **Zündschlösser**. Probleme mit dem **Zündcomputer** wurden von Opel auf dem Kulanzweg gelöst. Eine mittlere Katastrophe waren die im Baujahr 1991 verwendeten **Kraftstoffpumpenrelais**': Sie sorgten bei fast allen Modellen für Ärger. Hinzu kamen defekte **Generatoren** und **Zahnriemenrisse**. Bei Modellen der Baujahre 92 und 93 kann die Feststellbremse blockieren. Bis zum Baujahr 94 fielen dröhnende und undichte **Auspuffanlagen** und wackelnde, quietschende **Sitze** auf. Prüfen Sie unbedingt, ob die Türdichtungen auch wirklich dicht sind, und ob die Rückrufaktion in Sachen **Beifahrer-Airbag** durchgeführt wurde.

Der Vectra der ersten Baureihe ist ein unauffälliger Typ. Das gilt für seine schlichte, aber gefällige Optik ebenso wie für seine Technik. Er taugt nicht unbedingt für Höhenflüge, ist aber brav und alltagstauglich. Sicher sind diese Komponenten das Geheimnis seines Erfolgs.

Er ist ein Typ, der es jedem recht machen will. Beispiel: die **Karosserie.** Ob mit vier oder fünf Türen, auf jeden Fall ist sie sauber verarbeitet, klappert nicht und bietet viel Platz. Und wer zum konservativen Stufenheck-Vectra greift, bekommt einen rekordverdächtig großen **Kofferraum** obendrein. Schade nur, daß sich die Opel-Ingenieure so wenig Gedanken um die Diebstahlsicherheit gemacht haben. Eine umlegbare Rücksitzbank ist sicher gut. Aber die sollte doch abschließbar sein.

Im **Innenraum** gibt es viele Ablagemöglichkeiten für Kleinkram aller Art, und auf dem Fahrerplatz finden Personen bis 1,90 Meter Größe eine bequeme Sitzposition. Schlecht: Die umständliche Sitzhöhenverstellung per Kurbel. Die ansonsten sehr leichte Handhabung im Alltag verschafft dem Mittelklasse-Opel auch im Kapitel **Bedienung und Sicht** gute Noten. Serienmäßig mit Servolenkung ausgestattet, wird Einparken auch für zarte Frauenhände zum Vergnügen. Und ein klar gestyltes Armaturenbrett ist für Opel selbstverständlich.

Auch in der **Sicherheit** zeigt sich der Vectra überwiegend von der positiven Seite. Eigentlich stören nur die vorstehenden Gurtbeschläge in Kopfhöhe und die schlechte Gurtgeometrie auf den Rücksitzen. Gut: höhenverstellbare Gurte auch auf den Rücksitzen – und ab Baujahr 94 sind zwei Airbags serienmäßig. Das **Fahrverhalten** des Vectra zeichnet sich durch einen stabilen Geradeauslauf und sicheres Kurvenverhalten aus. Darüber hinaus kann aber auch der **Fahrkomfort** überzeugen. Eine straffe, ausgewogene Abstimmung von Federn und Dämpfern begleitet den Vectra auf guten und auf schlechten Wegen – und seine Sitze sind bequem und körpergerecht geformt.

Bei der **Motoren-**Auswahl kann der Vectra-Interessent nur wenig falsch machen. Alle Triebwerke mit Ausnahme der sparsamen, aber rauh laufenden 1,7-l-Diesel und Turbodiesel sind uneingeschränkt empfehlenswert. Vor allem der 1,6-l-Basis-Vierzylinder mit 55 kW (75 PS) fährt sehr sparsam, ausreichend schnell und laufruhig. Wer den 1,8-Liter bevorzugt, sollte auf das kleine „i" achten. Nur dann hat er einen geregelten Katalysator. Sehr harmonisch: der 2,0-l-Vierzylinder mit 85 kW (115 PS). Er macht den Vectra zur schnellen, kultivierten Reise-Limousine. Gut, aber selten: der Vierzylinder-Vierventiler, der bärenstarke Turbo und der laufruhige V6.



Als Drehzahlmesser noch nicht serienmäßig waren: Im Bild das Simpel-Cockpit der Basisversion

Das **Fazit:** Im Gegensatz zu einigen seiner Schwestermodelle verkörpert der Vectra noch die klassischen Opel-Tugenden: Ein simples, aber gutes Auto mit hoher Praxistauglichkeit, das – gute Pflege vorausgesetzt – auch im Alter noch Freude macht.

Der Rückruf-Riese



Modellgeschichte

8/95
Einführung der neuen Modellreihe als Nachfolger des Vectra A (seit 88) mit Schrägheck- oder Stufenheck-Karosserie. Fünf Benzinmotoren: 1,6 l (55 kW/75 PS oder 74 kW/100 PS), 1,8 l (85 kW/115 PS), 2,0 l (100 kW/136 PS) und 2,5 l (125 kW/170 PS) sowie ein Turbodiesel (60 kW/82 PS)

9/96
Einführung des Vectra Caravan. Neuer Turbodiesel-Direkteinspritzer löst alten Turbodiesel ab

9/97
Neu: Zusätzliche Version des Direkteinspritzers mit Ladeluftkühlung (74 kW/100 PS)

Mängel und Pannen

In den gut zwei Jahren seines jungen Lebens hatte der Vectra kaum Gelegenheit, durch Schäden oder Pannen aufzufallen – schließlich stand er die meiste Zeit in der Werkstatt, um diversen Rückrufen Folge zu leisten. Aber Bosheit beiseite, der Vectra hat wirklich kaum Macken. Drohenden **Zahnriemen**-Defekten beugte Opel durch Wechsel der Spannrolle vor, auch am Tank abrutschende **Kraftstoffschläuche** wurden umgehend von der Werkstatt fixiert. Zwei weitere Rückholaktionen wurden gleich in den ersten Lebenswochen abgewickelt: Eine Überprüfung der **Gurtbefestigung** sowie der **Seitenairbags**. Trotzdem sollte man ruhig die Werkstatt fragen, ob das ins Auge gefaßte Fahrzeug dem Rückruf nachgekommen ist – die Mechaniker können dabei angebrachte Farbcodes identifizieren. So bleiben als echte Mängel nur zwei Positionen: durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** beim Diesel und versagende **Benzinpumpen**.

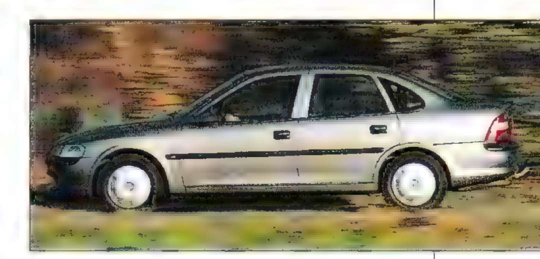
Kunden und Fachwelt waren gespannt auf den neuen Vectra, der anläßlich der IAA 1995 zum ersten Mal ins Licht der Öffentlichkeit tauchte. Schließlich waren die vorher auf den Markt gebrachten Astra und Omega nicht eben als solide zu bezeichnen – und so wurden denn auch die in der Wolle gefärbten Fans unruhig, als ihre Marke fast wöchentlich mit neuen Problemen von sich reden machte.

Immerhin, der Vectra hat von Haus aus beste Anlagen mitbekommen: Die **Karosserie** ist steif und klapperfrei, die Türen fallen mit sattem Klang in ihre Schlösser. Erstmals seit dem seligen Ascona Voyage gibt es auch wieder einen Kombi in Opels Mittelklasse, allerdings ist dessen **Kofferraum**, bis Fensterunterkante beladen, kleiner als bei Fließ- und Stufenheck – ein bereits von den Langheck-Versionen der BMW-Dreier-Reihe und des Audi A4 bekannter Effekt. Alles in allem reicht das Ladevolumen aber völlig aus, dasselbe gilt auch für die Platzverhältnisse im **Innenraum**. Vier Personen geraten sich nicht ins Gehege, auch im Fond finden lange Beine genug Raum. Nächtens sind die Fondpassagiere allerdings auf ihren Tastsinn angewiesen, eine Beleuchtung fehlt.

Kritik am **Fahrerplatz** konzentriert sich im wesentlichen auf die manuelle Spiegeleinstellung, die rechts entweder Verrenkungen oder einen hilfsbereiten Beifahrer verlangt. Ziemlich komplett sieht der Vectra bei der **Sicherheit** aus: Gleich vier Airbags wachen über die Vornsitzenden, zwei an den Seiten, zwei vor den Nasen. Und auf Wunsch finden sich für die Rückbank drei Dreipunktgurte nebst Kopfstützen. Wobei der Knopf zur Gurthöhenverstellung wohl griffgünstig geformt ist, aber leider auch etwas nah am Kopf sitzt.

Doch das betrifft nur den Ernstfall, und hier sei festgehalten, daß Opel alles getan hat, den gar nicht erst eintreten zu lassen. Das **Fahrverhalten** jedenfalls sucht unter den frontgetriebenen Mittelklässlern seinesgleichen: Der Vectra schnürt wie auf einem Leitstrahl geradeaus, schwenkt willig um Biegungen aller Radien und teilt seinem Piloten rechtzeitig mit, wenn das Tempo doch einmal zu hoch sein sollte. Als letzte Instanz packt dann eine Bremse zu, die spontanes Ansprechen mit sensibler Dosierbarkeit und kräftigem Biß verbindet – Respekt.

Angenehm auch, daß die gute Straßenlage nicht auf Kosten des **Fahrkomforts** geht. Die Federung absorbiert willig die meisten Asphalt-Unebenheiten, ohne schwammig zu wirken, und auch grobe Dellen stellen sie nicht vor Probleme. Bei den **Motoren** handelt es sich in erster Linie um sparsame Vierzylinder, der V6 spielt kaum eine Rolle. Selbst mit dem 75 PS schwachen Basismotor macht man nichts falsch, doch die nur unwesentlich höheren Kosten stempeln den 1,6 16V zur Wahl der Vernunft. Bisher kaum zu kriegen: der 2,0 DI, ein moderner Diesel-Direkteinspritzer.



Das klassische Stufenheck ist auf dem Markt stärker vertreten als die Fließheck-Version (großes Foto)

Das **Fazit**: Der Vectra hätte das Zeug zum echten Reißer in der Mittelklasse. Nur leider erschüttern immer noch weitere Rückrufe das Vertrauen in die Rüsselsheimer Technik. Wir sind schon gespannt, wann der nächste erfolgt.

Bestseller außer Dienst



Modellgeschichte

3/90
Vorstellung des neuen Coupés. Beide Varianten (Front- oder Allradantrieb) sind ausschließlich mit dem 2,0i-Motor mit 85 kW (115 PS) bestückt

10/90
Neuer Motor: 2-l-16V mit 110 kW (150 PS)

6/92
Spitzenmodell 2,0i 16V Turbo mit 150 kW (204 PS) und Allradantrieb

9/92
Fahrer-Airbag serienmäßig

9/93
Zwei Airbags serienmässig. Neu: 2,5-l-V6-Motor mit 125 kW (170 PS)

8/94
Modellpflege

7/97
Modellreihe eingestellt

Mängel und Pannen

Calibra-Exemplare der Modelljahre 90 und 91 leiden mitunter an Heißstart-Problemen. Um das zu erkennen, sollte der Motor bei einer Probefahrt warmgefahren und dann kurz abgestellt werden. Springt er beim Neustart problemlos an, ist alles in Ordnung. Diese Kinderkrankheit veranlaßte Opel, den Calibra ab dem Modelljahr 92 mit einem geänderten **Steuergerät** für die Kraftstoff-Einspritzung auszurüsten. Sollte die **Kraftstoff-Pumpe** ausfallen, liegt es meist am **Steuer-Relais**. Während es beim 16V-Motor zu **Zahnriemen-Rissen** kommt, treten bei der Turbo-Version hin und wieder **Überhitzungen** und **Motor-Defekte** auf. Probleme, die ebenfalls insbesondere bei älteren Modellen auftreten: defekte **Schaltgetriebe**, **Wasserpumpen** und **Generatoren**, gerissene **Keilriemen**, **Kupplungseile** und (bis Baujahr 1992) sich lösende **Scheibenwischerarme**. Bei manchen Exemplaren wurde der **Beifahrer-Airbag** im Rahmen einer Rückrufaktion noch nicht überprüft.

Heute rot, morgen tot. Wie schnell sich ein Auto vom Bestseller zum Ladenhüter entwickeln kann, hat Opel zuletzt am Tigra schmerzlich erfahren. Doch auch dem Calibra war nicht gerade ein langes Leben beschieden. Und das verwundert schon ein wenig, denn die gestreckte, niedrige **Karosserie** wirkt heute noch ebenso sportlich wie sachlich, die Verarbeitung ist gut. Nur die großen Türen sorgen in engen Parklücken für Probleme.

Bei der Konzeption des **Kofferraum**s wurde an Staufächer für Verbandkasten und Warndreieck gedacht. Die große, sehr weit öffnende Heckklappe ist an die Zentralverriegelung angeschlossen, das Kofferraumformat wäre leichter nutzbar, wenn da nicht die hohe Ladekante wäre. Beim Einsteigen in den **Innenraum** stößt der Kopf leicht an, doch danach verwöhnt der Innenraum mit großzügiger Breite und einem Fahrersitz, der sich auch bei Körpergrößen von 1,90 Meter optimal einstellen läßt. Sogar auf den Rücksitzen ist unter Coupé-Maßstäben noch viel Lebensraum vorhanden. Die Inneneinrichtung zeugt von wenig Esprit, aber viel sauberer Konstruktionsarbeit. Alles paßt, nichts wackelt.

In Sachen **Bedienung und Sicht** ist der Opel Calibra vorbildlich. Große, gut ablesbare Instrumente und Kontrolleuchten, Ellipsoid-Scheinwerfer, ein Zündschlüssel mit Suchleuchte und ein hochwertiges Cassetten-Radio mit sechs Lautsprechern sind nur einige Beispiele für die gut durchdachte Ausstattung. Wermutstropfen: Störende Spiegelungen in der Windschutzscheibe, ein billiger Haltestab für die Motorhaube und Außenspiegel, die ein stark verkleinerndes Bild liefern. Beim Kapitel **Sicherheit** fallen die gepolsterten Konturen im Innenraum, aber auch der zu geringe Abstand zwischen Kopf und Dach sowie die zu hoch plazierten Gurtschlösser auf.

Der stabile Geradeauslauf, ein gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten ohne tückische Lastwechsel-Reaktionen, fein dosierbare Bremsen und die gute Traktion der Vorderräder charakterisieren das **Fahrverhalten**. Die Lenkung hingegen ist nicht sehr präzise, was vor allem bei hohem Tempo stört. Trotz straffer Grundauslegung überzeugt der Calibra mit einer ausgewogenen Abstimmung und gutem **Fahrkomfort**. Die bequemen Sportsitze sind körpergerecht geformt, Windgeräusche sind auch bei hohem Tempo kaum auszumachen, dafür nerven die meisten **Motoren** mit aufdringlichem Brummen. Die Basis-Maschine leistet 115 PS und sorgt schon für recht anständige Fahrwerte. Besser zum sportlichen Outfit des Coupés paßt der Vierventiler mit 150 PS. Wem das immer noch nicht reicht, der kann immer noch zum Sechszylinder oder zum Turbo greifen.



Opel kann auch edel sein: Die Sportsitze im Leder-Outfit machen das Interieur des Calibra höchst ansehnlich

Das **Fazit**: Dank anspruchsloser Großserientechnik ist der Calibra ein durchaus empfehlenswerter Kauf, und die Einstellung der Modellreihe hat den Marktwert gebrauchter Exemplare nicht gerade angehoben.

Mal vorn, mal hinten



Modellgeschichte

9/86
Neue Modellreihe ersetzt den Rekord

2/87
Einführung des Omega 3000 mit Sechszylindermotor

9/89
Neuer Motor: 3,0i 24V mit 150 kW/204 PS

10/90
Modell überarbeitet. Neue Motoren: 2.4i, 2.6i und 3000 24V mit Katalysator

10/93
Produktion eingestellt

3/94
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Auch hier bleibt der Omega der Überschrift treu: In der ADAC-Pannenstatistik 1996 belegte er einen unangefochtenen letzten Rang. Schon in seinen ersten Modelljahren hatte der Omega immer wieder Probleme mit gerissenen **Zahnriemen**. Opel baute ab September 92 eine geänderte Spannrolle ein und eliminierte solche Defekte. Ölspuren am Motor lassen besonders bei den Baujahren 86/87 undichte **Ventildeckel**- und **Ölwannendichtungen** vermuten. Das **Masseband** der Batterie ist manchmal gerissen und das **Generatorkabel** gebrochen. Leuchtet die Warnlampe auf, deutet das auf einen Fehler im **Steuergerät** hin. Laute Geräusche aus dem Schaltgetriebe (bis 12/87) sind die Folge zu stark verschlissener **Zahnräder**. Wenn bei steigendem Tempo auch das Klappern im Armaturenbrett zunimmt, liegt das meist an einer angeschlagenen **Tachowelle** (bis August 87).

Als Namen trägt er den letzten Buchstaben des griechischen Alphabets, doch in der Zulassungsstatistik war er immer ganz vorn mit dabei: 900 000 mal lief der erste Omega von den Bändern. Seine **Karosserie**, die ausschließlich viertürig oder als Kombi gebaut wird, glänzt mit einer ausgezeichneten Aerodynamik, sein **Kofferraum** ist sehr voluminös und läßt sich über die niedrige Ladekante leicht vollpacken.

Im **Innenraum** bietet der Omega viel Platz, die Ergonomie paßt: Die Abstände zu den Pedalen, dem Schaltknüppel, dem Lenkrad stimmen, die Sitze sind ausgezeichnet, Wülste an Sitzfläche und Rücklehnen geben dem Körper genug Seitenhalt. Man sitzt entspannt, reist bequem. **Bedienung und Sicht** bieten kaum Grund zur Kritik. Der Omega besitzt eine Zentralverriegelung, elektrisch verstellbare und beheizte Rückspiegel, der Blick fällt direkt auf die klar gezeichneten Instrumente. Aber das Zündschloß liegt versteckt, die hinteren Fenster lassen sich nicht vollständig öffnen, und nur ein primitiver Haltestab stützt die geöffnete Motorhaube ab. Prädikat „gut" für die Disziplin **Sicherheit**: Die Gestaltung des Innenraums genügt fast allen Sicherheitskriterien, wenn man einmal davon absieht, daß bei der Einführung des Omega (1986) Airbags bei Opel noch kein Thema waren.

Das Fahrwerk kommt mit allen gebotenen Motorleistungen problemlos zurecht. So ist das **Fahrverhalten** des Omega von fast makelloser Gutmütigkeit. Mit Ausnahme der bei Nässe stark verzögerten Bremsreaktion stellt der Hecktriebler seinen Fahrer nie vor Probleme, erweist sich zudem als sehr handlich und bleibt dank ABS auch bei Panikbremsungen lenkbar.

Der **Fahrkomfort** stand bei der Abstimmung weit oben: Nicken und Wanken finden kaum statt, Federung und Dämpfung sprechen feinfühlig an, und das Geräuschniveau bleibt bei allen Tempi niedrig. Heizung und Lüftung sorgen schnell für klare Sicht und mollige Wärme, doch fehlt eine Umluftschaltung.

Zu den **Motoren**: Die Grundversion 2,0i mit 85 kW (115 PS) ermöglicht sparsames, aber dennoch zügiges Vorwärtskommen. Der fünfte Gang ist allerdings viel zu lang übersetzt. Mehr Durchzugskraft offeriert der 2,4i mit 92 kW (125 PS). Von den Dreiliter-Sechszylindern muß man erstaunlicherweise vor allem die 24V-Version mit 150 kW (204 PS) empfehlen, da sie trotz der überragenden Fahrleistungen sehr wenig verbraucht. Rein technisch sind aber auch die anderen beiden Varianten (115 kW/156 PS und 130 kW/177 PS) nicht schlecht. Der 2,3-l-Saugdiesel ist lahm, der Turbodiesel (100 PS) wesentlich temperamentvoller.



In diesem Cockpit kann man sich wohlfühlen: Die Opel-Sportsitze sind noch bequemer, als sie aussehen

Das **Fazit**: Im breitgefächerten Omega-Angebot finden sich jede Menge Varianten für jeden Geschmack, jeden Bedarf und (fast) jeden Geldbeutel. Das gilt insbesondere auch für gebrauchte Omega-Modelle. Das Angebot ist reichhaltig – und die Preise sind entsprechend zivil.

Viel Auto fürs Geld



In der letzten Auflage dieses Heftes äußerten wir uns noch lobend darüber, daß die häufig defekte Infrarot-Fernbedienung der Zentralverriegelung die schlimmste Macke des größten Opel sei. Die zunehmenden negativen Langzeiterfahrungen mit dem Omega haben uns – siehe „Mängel und Pannen" inzwischen eines besseren belehrt. Im Bereich der **Karosserie** dagegen zeigt Opel einigen Mitbewerbern, wo's lang geht. Sie ist nicht nur gut verarbeitet, sondern kann sich auch in Sachen Raumaufteilung sehen lassen. Der **Kofferraum** glänzt mit einem Volumen von 480 Litern, und im **Innenraum** werden selbst Zweimeter-Männer weder vorn noch in der zweiten Reihe von Klaustrophobie-Anfällen geplagt. Die üppige Innenbreite gestattet auch ein trautes Dreierlei auf der Rückbank, wobei der Platz in der Mitte allerdings mehr einem Hochsitz gleicht, weil die Bank doch recht stark ausgeformt ist.

Für gute Luft ist ebenfalls gesorgt, denn Opel hat dem Omega außer einer kräftig dimensionierten Lüftung auch einen Pollenfilter spendiert, der die Atemluft vom größten Teil der Schwebstoffe reinigt. Von **Bedienung und Sicht** darf man bei einem Opel Problemlosigkeit erwarten. Die ist auch dem Omega beschieden, mit geringen Abstrichen bei der Übersichtlichkeit: Hinter dem hohen Heck kann sich ein niedriger Flitzer glatt verstecken, und auch die vorderen Enden der rundlichen Nase lassen sich nur erahnen. Dem Klassenmaßstab angemessen erweist sich der große Rüsselsheimer auch in Sachen **Sicherheit**: ABS, zwei Airbags, Gurtschloßstraffer und -klemmer sowie fünf (!) Dreipunktgurte, die auf den äußeren Plätzen höhenverstellbar sind. Einziges Manko: Die Plazierung des Tanks im Deformationsbereich des Hinterteils.

Als sehr ausgewogen läßt sich das **Fahrverhalten** bezeichnen: In Kurven überwiegt gutmütiges Untersteuern, und den potenteren Triebwerken wird der Heckschwenk in Richtung Powerslide durch eine Antriebsschlupfregelung untersagt. Erfreulich auch der **Fahrkomfort**: Die Federung gerät lediglich auf ganz kurzen Unebenheiten ins Stolpern, die meisten Stöße jedoch verpuffen in den großzügig gepolsterten Sesseln. Weniger Komfort vermitteln die **Motoren**: Laufkultur zählt nicht gerade zu ihren Stärken, und auch die Verbrauchswerte des Anderthalbtonners sind durchaus noch verbesserungsfähig. Der Sechszylinder-Turbodiesel bayerischer Provenienz (BMW) zieht sich in der Kombination beider Anforderungen noch am achtbarsten aus der Affäre, während der 2,0-l-Basismotor mit seinen bescheidenen 115 PS für ein Auto dieser Größe ganz eindeutig unterdimensioniert ist.

Das **Fazit**: Keine Frage: Der Omega B wird der Opel-Tradition – viel Auto fürs Geld – weitgehend gerecht. Und wer noch mehr Auto braucht, kann sich ja um einen Kombi bemühen. Inzwischen sind auch genug Exemplare auf dem Markt, um ein vernünftiges Preisniveau sicherzustellen.



Ein Cockpit mit interessanten stilistischen Detaillösungen. Unschön wirkt nur der fette Airbag-Deckel

Modellgeschichte

3/94
Modelleinführung als viertürige Stufenheck- oder fünftürige Kombilimousine. Motoren: zwei 2,0-l-Vierzylinder mit 115 oder 136 PS, zwei V6-Motoren mit 2,5 l und 170 PS sowie 3,0 l und 210 PS. Außerdem: ein Sechszylinder-Turbo-Diesel mit 130 PS

9/97
Modellpflege. Außerdem serienmäßige Seiten-Airbags und ein zusätzlicher Direkteinspritzer-Diesel mit 74 kW/100 PS im Angebot

Mängel und Pannen

Auch der neue Omega benimmt sich in Sachen Zuverlässigkeit nicht gerade vorbildlich. Ein ständiges Ärgernis ist nach wie vor die zu kleine Batterie im Handsender der **Infrarot-Fernbedienung** für Wegfahrsperre und Zentralverriegelung. Undichte **Spritleitungen** traten beim 2,0-16V bis zum Modelljahr 96 auf. Auch der Turbodiesel zeigte sich unzuverlässig, mitunter wurde der **Luftschlauch** vom Wind des Turboladers verweht und mußte mit einer stärkeren Schelle befestigt werden. Reine Kontrollfunktion hatte eine Begutachtung der Beifahrer-Airbag-Steckverbindungen. Unübersehbar dagegen sind in der Regel die Folgen von **Zahnriemenschäden** durch gebrochene **Nockenwellenräder** bei den V6-Motoren – Totalschaden des Triebwerks. Weitere Problemfelder: Fabrikationsbedingte **Lackschäden** (bis 1/95), stinkende und undichte **Klimaanlagen** (bis 9/95) sowie Defekte und Undichtigkeiten am elektrischen **Schiebedach**.

Gute sind nicht billig



Modellgeschichte

2/92
Modelleinführung: Viertüriges Allrad-Fahrzeug mit 2,4-l-Otto- bzw. 2,3-l-Turbodieselmotor

4/92
Zusätzlich im Angebot: Zweitürer „Sport" mit 2-l-Ottomotor

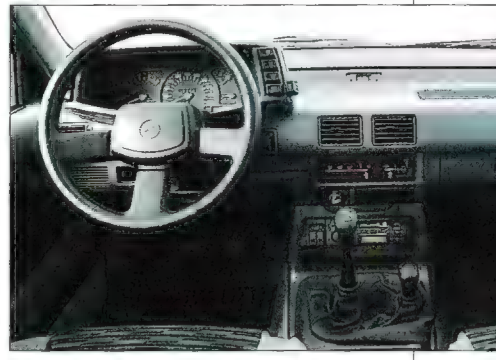
1/95
Umfangreiche Modellpflege: Fahrwerk und Bremsen überarbeitet. Neue Motoren: 2,2-l-Vierventiler mit 100 kW ersetzt alten 2,4-Liter. 2,8-l-TDI mit 83 kW ersetzt alten 2,3-l-Turbodiesel

9/96
Neuer Dieselmotor: 2,5-l-TDS mit 85 kW/115 PS ersetzt den 2,8-l-TDI. Fahrer- und Beifahrer-Airbag serienmäßig

Mängel und Pannen

Der Schwerpunkt liegt bei undichten **Ausgleichsbehältern**, der **Kühlwasserpumpe** und den dazugehörigen **Schläuchen**. Diesel fallen durch fehlerhaft arbeitende **Einspritzdüsen**, undichte **Ölwannen** und **Ölleitungen**, defekte **Lichtmaschinen**, gerissene **Keilriemen** sowie überhitzte **Zylinderkopfdichtungen** und **Motoren** auf. Bei den Benzinern gibt es Probleme mit **Zündkabeln**, der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, dem zeitweise einfrierenden **Luftmengenmesser** und dem **Pumpenrelais**. Eine üble Schwäche hat Opel dem Frontera erst im Herbst 93 ausgetrieben: Bis dahin konnte die **Bremskraft-Unterstützung** nach heftigem Stotterbremsen nachlassen. Ende 1992 gab es neue Außenspiegel, die vibrierten und bei strenger Kälte sogar abbrachen. Extrem verschlissene **Vorderreifen** und einseitiges Ziehen in der **Lenkung** könnte auf Defekte an der **Drehstabfederung** hindeuten. Anfang 93 wurde diese Schwachstelle jedoch ausgemerzt.

Eigentlich ist dieser Opel ein Isuzu. Das fällt aber von außen kaum auf, denn sein Design zählt zweifellos zu den attraktivsten im Geländewagen-Segment – eine Tatsache, die den Frontera in Verbindung mit der großen Anzahl der Opel-Händler vom Verkaufsstart weg zum einzigen ernsthaften Konkurrenten des Mitsubishi Pajero im Kampf um die Krone des meistverkauften Geländewagens machte.
Seine moderne, bauchige **Karosserie** hat zwar nur Kunststoffstoßfänger, aber breite seitliche Schutzleisten und wenig störenden Überhang. Schwächliche Türarretierungen und eine unlogische Drehrichtung der Schlösser sind verzeihlich. Der relativ geräumige und flache **Kofferraum** läßt sich durch das Umklappen der geteilten Heckbank schnell vergrößern. Schade nur, daß es keine Abdeckung und separate Staufächer gibt. Überwiegend positiv wird der **Innenraum** bewertet. Auf den straffen, gut ausgeformten Sitzen überstehen auch große Menschen lange Reisen ohne Kreuzschmerzen. Das unaufdringliche, gediegene Interieur gefällt ebenfalls. Die kräftige Heizung und Lüftung mit Umlufttaste sorgt im Sommer wie im Winter für angenehmes Klima. Wer in Sachen **Bedienung und Sicht** Kritikpunkte sucht, findet sie höchstens in der umständlichen Gurtbedienung hinten, der bei geschlossenen Türen schlecht zugänglichen Lehnenverstellung und dem kleinen, unbeleuchteten Handschuhfach. Ansonsten kommt der Frontera hier gut weg. Servolenkung, leichtgängige und gut plazierte Bedienungshebel im sehr übersichtlichen Cockpit sowie beleuchtete Schalter und das Warnsignal für noch eingeschaltete Scheinwerfer erleichtern den Umgang mit dem Gelände-Opel.
Der **Sicherheit** dienlich sind seitliche Blinker, der geschützt liegende Tank, griffgünstige und höhenverstellbare Gurte vorn sowie die langen Kopfstützen. Bei einem Unfall könnten harte Griffe sowie die Gurtumlenkbeschläge möglicherweise Kopfverletzungen verursachen. Kinder sind spielend in der Lage, die hinteren Türsicherungen zu entriegeln. Das beinahe PKW-ähnliche **Fahrverhalten** auf Asphalt und im Gelände überzeugt, mit Ausnahme der etwas indirekten Lenkung und des in Kurven – vor allem im Regen – ungewollt ausbrechenden Hecks. Schwierige Geländeeinsätze lassen den Wunsch nach einer Differentialsperre hinten aufkommen. ABS ist nicht erhältlich.



Cockpit à la Isuzu: Die Kippschalter am Instrumententräger und das Dreispeichen-Lenkrad wirken leicht antik

Die guten Sitze beeinflussen den **Fahrkomfort** positiv, leider gibt es wenig Platz für's linke Bein des Fahrers, und das hohe Geräuschniveau bei schneller Autobahnfahrt nervt. Bei den **Motoren** empfehlen sich vor allem der 2,2-l-Benziner und aus der Diesel-Abteilung der noch recht seltene 2,8-l-TDI. Das **Fazit**: Nicht nur dank des großen Händlernetzes ist der Frontera ein guter Kauf. Die meisten Erstkäufer behalten ihren Liebling wegen seiner zahlreichen Qualitäten allerdings recht lange. Daher sind gute Gebraucht-Fronteras nicht gerade billig.

Nicht sehr originell



Modellgeschichte

9/91
Modell als dreitürige Schrägheckllimousine mit 1,1-l- und 1,4-l-Motoren eingeführt

7/92
Neu: 1,0-l-Benzinmotor

1/93
Fünftürige Variante und 1,4-l-Dieselmotor

11/94
1,5-l-Dieselmotor

4/96
Neuauflage der Modellreihe mit serienmäßigem Fahrer-Airbag

Mängel und Pannen

Wenn an einem Peugeot 106 ein Motorschaden auftrat oder die Zylinderkopfdichtung durchbrannte, war fast immer **Überhitzung** die Ursache. Schuld haben dann defekte **Thermoschalter**. Die Dieselmotoren machen häufig durch hohen **Ölverbrauch** von sich reden. In der Kraftstoffanlage gab es Probleme mit der **Tankbelüftung** und elektrischen **Kraftstoffpumpen**. Vereinzelt gaben auch die Steuergeräte von **Zündung** und **Benzineinspritzung** den Geist auf. Eher kurios: **Lichtmaschinen**, die an Leistung verloren, und Klappergeräusche von der **Tachowelle**. Bei manchen 106ern fällt die **Scheinwerfer-Höhenverstellung** wegen Wassereintritt aus – und auch die **Türdichtungen** können bisweilen das Wasser nicht abhalten. Überdurchschnittlich häufig gibt es elektrische Probleme an **Licht**, **Hupe**, **Scheibenwischern** und **Instrumenten**. Last, but not least: Während die **Bremsanlage** sehr verschleißanfällig ist, neigt der **Auspuff** über Gebühr zu Korrosionserscheinungen.

Auch wenn das Design des Peugeot 106 in punkto Originalität nicht unbedingt mit dem des 205 Schritt halten kann – zu den Stärken des kleinen Franzosen zählt seine ansonsten wohlgeratene **Karosserie**: Geringe Abmessungen, steife Konstruktion und – nach anfänglichen – Schwächen nun einwandfreie Verarbeitung heißen die Pluspunkte. Schwach dagegen der kleine **Kofferraum**. Immerhin ist dessen Boden aber topfeben. Nervig jedoch, daß die Gurtschlösser nach jedem Umklappen der Rückbank in den darunter liegenden Gewölben verschollen bleiben.

Eine Überraschung wartet im **Innenraum**. Kaum zu glauben, wieviel Platz so ein kleiner Elefanten-Rollschuh bieten kann. Vier Erwachsene sitzen bequem, ohne daß die Fond-Gäste ihre Knie zwangsläufig in die Lehnen der Vordersitze bohren müssen. Deren Verstellbereich reicht bis etwa 1,85 Meter Körpergröße. Als unpraktisch erweist sich nur der Hebel zum Vorklappen, er ist kaum zu identifizieren.

Ebenfalls als wenig durchdacht erweist sich das Kapitel **Bedienung und Sicht** beim kleinen Peugeot. Vor allem die Lenkung ist lästig, da beim Einparken recht schwergängig und in Kurven hohe Haltekräfte verlangend. Auch der Heckwischer ohne Intervallschaltung und die Hupe im Blinkerhebel passen nicht in ein so modernes Auto. Gut ist die Übersichtlichkeit des 106: Alle vier Ecken sind leicht zu erkennen. Den Trend zu mehr **Sicherheit** haben die Franzosen tief und fest verschlafen. Vom Airbag über Seitenaufprallschutz bis hin zu Kopfstützen im Fond war bis 1995 nichts lieferbar. Also tröstet man sich eventuell mit dem gegen Aufpreis installierten ABS, serienmäßigen Gurtklemmern und der guten Hoffnung auf unfallfreies Fahren.

Das **Fahrverhalten** imponiert mit unerschütterlichem Geradeauslauf und leicht kontrollierbarem Kurvenverhalten. Eine Schokoladenseite des 106 könnte auch der **Fahrkomfort** sein, wäre da nicht der laute Motor. Die Federung, traditionell eine Peugeot-Domäne, schluckt absolut alles, was Straßen so zu bieten haben. Auch die Sitze sind trotz kleiner Dimensionierung durchaus für längere Aufenthalte akzeptabel.

Nur die **Motoren** brüllen bei hohen Drehzahlen aus Leibeskräften und lassen auf der Autobahn den Einbau eines Radios fragwürdig erscheinen. Wobei der Lärmpegel leistungsabhängig ist: Am ruhigsten läuft der kleine 1,0 l, der trotz bescheidener 45 PS mit dem leichten 106 keine Probleme hat. Schon richtig flott: der 1,1 mit 60 PS. Der GTI unter den 106ern ist der XSi (Foto): 94 PS (seit Mitte 94 sogar 104 PS) haben leichtes Spiel mit dem kleinen Peugeot. Der Geheimtip bleibt der Diesel: 1,4 l und 50 PS sind die Eckdaten, surrender, nähmaschinenartiger Lauf und gute Elastizität seine Markenzeichen.

Das **Fazit**: In der Summe seiner Qualitäten darf der 106 unter den Kleinwagen schon als ein ziemlich Großer gelten. Dementsprechend begehrt und teuer ist er auch.



Ganz schön klein, aber fast alles dran. Die Ausnahme: Einen Fahrer-Airbag gibt es erst bei jüngeren Modellen

Die heilige Nummer



Modellgeschichte

9/83
Modellreihe eingeführt, zunächst nur als Fünftürer

9/84
Neu: Dreitürer und Sportversion GTI

3/86
Einführung Cabrio

10/88
Erste Kat-Motoren: 1,4 l, XS und GT

4/89
Neu: Vierstufen-Automatik

9/91
1,9-l-Diesel mit Kat

6/95
Modellreihe eingestellt

Mängel und Pannen

Die Probleme des Peugeot 205 reichen von A wie Antriebswelle bis Z wie Zündkerzen. Mit Ölverlusten kämpften die 205-Motoren wegen der schlechten Abdichtungen der **Nockenwellen** (außer Diesel und GTI) und der Nahtstelle zwischen Motor und Getriebe, was in beiden Fällen einfach zu beheben war. Die älteren Diesel leiden öfter unter defekten **Zahnriemen**, die nach 80 000 Kilometern erneuert werden müssen. Bis Baujahr 86 können beim Diesel auch die **Motorlager** reißen. Gegen hakelig schaltende **Getriebe** hilft die Werkstatt mit Spezialöl. Wassereinwirkung läßt die vorderen **Radlager** verschleißen. Die **Antriebswellen** sollte man auf Risse und Undichtigkeiten überprüfen. Gelegentlich gibt es Defekte an der elektronischen **Zündung**, den **Zündkerzen** und der elektrischen **Benzineinspritzung**. Die **Vorderbremsen** sind oft schon nach drei Jahren verschlissen. Auf ungleichmäßige Wirkung der **Hinterachs-** und **Handbremse** achten.

Der 205 ist zwar ein kleines Auto, aber für Peugeot war er ein ganz großer Wurf. Von 1983 bis 1995 währte die Karriere des originellen Winzlings, der dank seines großen Erfolgs in der französischen Werbung gar mit dem Slogan „die heilige Nummer" apostrophiert wurde.

Äußerlich setzt die Erfolgsnummer immer noch Akzente. Die drei- oder fünftürige **Karosserie** ist kompakt, eigenständig und einprägsam und gehört auch nach elf Jahren noch nicht zum stilistischen Einheitsbrei der Klasse. Über die niedrige Ladekante und durch die weit öffnende Heckklappe erreicht man den spärlich ausgekleideten, kleinen **Kofferraum**, der sich durch Umklappen der Rückbank vergrößern läßt. Schlechte Lösung: Beim Rückbau muß man die Gurte erst wieder sortieren.

Im **Innenraum** überzeugt der 205 mit seiner gelungenen Raumökonomie: Tanzen kann man im Rückraum zwar nicht, aber für bequemes Reisen reicht das Platzangebot allemal. Selbst Probleme mit der Kopffreiheit bekommen nur ausgesprochene Sitzriesen. Etwas billig wirkt das Armaturenbrett, das Handschuhfach ist unbeleuchtet und nicht abschließbar.

Das Cockpit ist klar gegliedert, die Instrumente gut ablesbar, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkstockhebeln, und doch wird das Kapitel **Bedienung und Sicht** durch ein paar Ungereimtheiten getrübt: wackeliger Innenspiegel, fehlende Wisch-/Wasch-Automatik, Heckwischer ohne Intervallschaltung, Radio im Fußraum, Hupe im Blinkerhebel. Auch bei der Bewertung der **Sicherheit** mangelt es dem 205 in vielen Bereichen. Daß Kleinwagen kurze Knautschzonen haben, ist klar. Von Airbags wollen wir auch nicht reden. Daß aber die Kopfstützen zu weich und nicht hoch genug einstellbar sind, ist nicht entschuldbar.

Das moderne Fahrwerk verleiht dem kleinen Löwen ein gutmütiges **Fahrverhalten**. In schnell gefahrenen Kurven schiebt er leicht über die Vorderräder und verzeiht auch mal einen Fahrfehler. Makellos läuft er geradeaus, Antriebseinflüsse sind in der exakten Lenkung kaum zu spüren, die Bremsen sprechen präzise an. Die schluckfreudige Federung liefert normalerweise guten **Fahrkomfort**, leistet sich aber Schwächen bei kurzen Stößen und läßt den 205 in scharfen Kurven tief in die Federn tauchen.

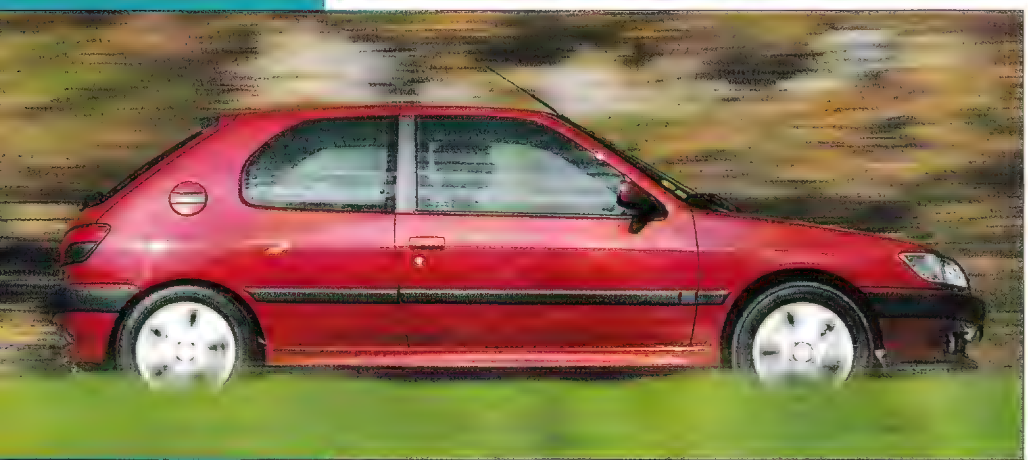
Mittlerweile tummeln sich für den kleinen 205 auf dem Gebrauchtwagenmarkt 20 verschiedene **Motoren**. Daher an dieser Stelle nur Orientierungsmarken: Die Triebwerke mit 947 cm³ sind eher schwachbrüstig. Es empfehlen sich die stärkeren 1100er-Varianten mit einer Leistungsbreite von 36 bis 44 kW (49 bis 60 PS). Viel Fahrspaß für wenig Geld bieten der GT und der XT, unter den sportlich Ambitionierten sind die GTI-Modelle sehr beliebt. Glanzstück der Baureihe ist der Dieselmotor.

Das **Fazit**: Der Peugeot 205 ist trotz seines Alters immer noch ansehnlich und glänzt auch unter dem Blech mit guter Qualität.



Vor 15 Jahren hochmodern: das kantig-eigenwillige Cockpit-Design und das Zweispeichen-Lenkrad

Schlampiger Schönling



Modellgeschichte

3/93
Modelleinführung der drei- oder fünftürigen Kompakt-Limousine mit 1.4-, 1.6- oder 1.8-l-Ottomotor sowie zwei 1.9-l-Dieseltriebwerken

1/94
Neu im Programm: 1,1-l-Benziner mit 60 PS

2/94
Neu: 2.0-l-Ottomotor mit 121 PS

4/94
Neuvorstellung: Cabrio mit 1.8- oder 2.0-l-Motor

10/94
Einführung der viertürigen Stufenheck-Limousine

12/94
Fahrer-Airbag serienmäßig für alle Modelle

5/96
Neu: Cabrio auch mit 1.6-l-Motor

Mängel und Pannen

Obwohl noch recht jung, weist der 306 bereits eine erkleckliche Mängelliste auf. So sind die Kabel am **Anlasser** beziehungsweise am **Generator** nicht unbedingt die haltbarsten. Auch defekte **Batterien** und reißende **Kupplungsseile** machen seinen Besitzern das Leben schwer. Speziell die Dieselmotoren fallen häufiger mit durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen** auf, während bei den Benzinern ziemlich oft die **Wegfahrsperre** streikt. Defekte **Lüftermotoren** am Kühler oder gerissene **Keilriemen** bereiten ebenso Ärger wie defekte **Kraftstoffpumpen**. Ausgehängte **Schalthebel** fallen ebenso unter die Rubrik nachlässige Verarbeitung wie die relativ häufigen Risse in der **Windschutzscheibe**, die ohne konkreten Anlaß aufblinkende **Airbag-Kontrollleuchte**, das sich ungewollt öffnenden **Handschuhfach** oder die sich lockernden **Scheibenwischer**. Komplettiert wird die Liste der Ungereimtheiten vom nicht voll nutzbaren **Tankvolumen**, speziell beim Cabrio.

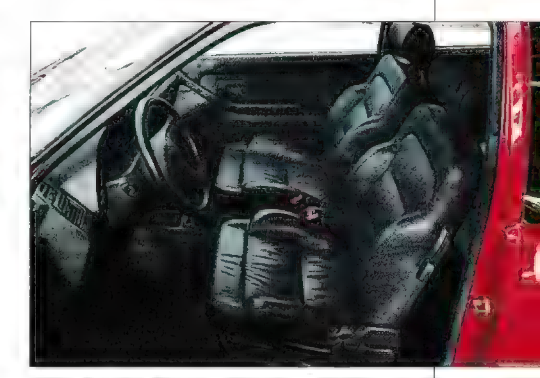
Mit den Autos ist es manchmal wie mit den Menschen: Die schönsten sind nicht unbedingt die besten. Und daß der 306 schön ist, daran besteht kein Zweifel. Kaum ein anderer Hersteller hat es geschafft, ein Modell der Kompaktklasse so chic einzukleiden wie den 306.

Doch damit sind wir gleich bei der **Karosserie:** Sie ist aerodynamisch geformt, nett anzusehen, und die breiten Türen gewährleisten einen bequemen Einstieg. Doch ein altes Peugeot-Manko, die schlampige Verarbeitung, ist auch beim 306 immer noch nicht abgestellt. Klappern gehört bei ihm zum Handwerk. Noch mehr stören aber die wenig praxisgerechten Detaillösungen. Die hohe Ladekante zum **Kofferraum** beispielsweise, die nicht mal gegen Verkratzen geschützt ist. Oder die nicht sehr zahlreich vorhandenen Ablagemöglichkeiten für Kleinkram im **Innenraum.** Die bequemen Vordersitze, die auch großen Fahrern eine entspannte Sitzposition ermöglichen, entschädigen immerhin ein wenig für solche Unzulänglichkeiten.

In punkto **Bedienung und Sicht** kann der 306 überzeugen. Übersichtliche Instrumente, die wichtigen Funktionen griffgerecht und sinnvoll in Lenksäulenhebeln plaziert – hier gibt nichts Rätsel auf. Ein Geheimnis der Ingenieure konnten wir indes nicht lüften: Warum verkleinern die beiden Außenspiegel die Rücksicht in unterschiedlichem Maßstab? Das verwirrt den Fahrer nur unnötig und erleichtert ihm das Schätzen von Entfernungen auch nicht gerade. Für die **Sicherheit** hätte Peugeot mit Sicherheit mehr tun können. Harte Bügel nahe den Köpfen der Insassen, zu kurze Kopfstützen, fehlende Airbags bei den ersten Baujahren und die Plazierung der Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie lassen die klassenübliche Sorgfalt vermissen.

Eine französische Besonderheit war immer der harmonische **Fahrkomfort**. Der ist – abgesehen von den brummigen Motorgeräuschen – auch beim 306 in hohem Maße vorhanden. Allerdings ohne die sonst für französische Autos typische, weich wogende Federung. Sie ist im Gegenteil sogar recht straff. Trotzdem bleiben die Insassen von den schlimmsten Fahrbahnstößen verschont. Diese Abstimmung kommt natürlich dem **Fahrverhalten** zugute. Der 306 fährt stabil geradeaus und untersteuert in Kurven nur ganz leicht, liegt fast neutral auf der Fahrbahn.

Die **Motoren**-Palette umfaßt insgesamt acht Vierzylinder mit Leistungen zwischen 60 und 150 PS. Besonderes Augenmerk sollten Interessenten auf die beiden Dieselmotoren legen. Sparsam, laufruhig und als Turbodiesel (90 PS) sogar überraschend flott, gehören sie mit Sicherheit zu den Besten ihrer Zunft. Unter den Benzinern ist der 1,6-Liter mit 89 PS wohl die harmonischste Alternative: Er ist ausreichend spurtstark und dennoch sparsam.



Jede Menge Power unter der Haube, Leder auf den – zu kurzen – Sitzen: die erste Reihe im Topmodell S 16

Das **Fazit**: Wer eine elegante Alternative zum Golf sucht, der liegt hier richtig. An die Verarbeitung sollte man bei älteren Exemplaren aber keine zu hohen Ansprüche stellen. Dafür läßt sich aber im Vergleich zu einem Golf auch die eine oder andere Mark sparen.

Ziemlich durchschnittlich



Modellgeschichte

9/87
Baureihe vorgestellt: Viertürige Stufenheck-Limousine

10/88
Kombi-Version (Break) eingeführt

9/89
Limousine auch mit Allradantrieb erhältlich

4/90
Kombi ebenfalls mit Allrad erhältlich

9/92
Modellüberarbeitung

10/95
Modellwechsel: Der Nachfolger heißt 406. Der 405 wird nur noch als Kombi gebaut

9/96
Einstellung der Modellreihe. Auch Kombi durch 406 ersetzt

Mängel und Pannen

Die gravierendsten Probleme des Peugeot 405 finden unter der Motorhaube und im Bereich der **Elektrik** statt. Schadhafte **Kolbenringe** verursachen die Schäden beim 1,6-Liter-Motor. Geplatzte **Kühlwasserschläuche**, defekte **Thermoschalter** und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** verursachen bei den stärkeren Motoren kapitale Defekte.
Pannengrund Nummer 1 sind Probleme mit der **Elektrik**. Empfindlich reagieren die **Zündkabel** auf Feuchtigkeit. Zur Reparatur des 405 zwingen gelegentlich defekte **Zündgeräte** und **Zündkerzen** und die wenig standfeste **Batterie**. Bei den Baujahren 1990 und 91 kommt es öfter wegen gerissener **Zahn-** und **Keilriemen** zum unfreiwilligen Stillstand. Häufig gelöste und defekte **Scheibenwischer** gehören da fast schon in die Abteilung Petitessen.

Peugeots 405 ist ein typischer Vertreter der Mittelklasse: Seine Abmessungen entsprechen den dort gängigen Maßen, er sieht ziemlich durchschnittlich aus, und zumindest auf dem deutschen Markt verkaufte er sich mit mittelmäßigem Erfolg. Daran konnte auch das letzte Facelift für das Modelljahr 1993 nichts ändern. Denn der funktionell gestylten **Karosserie** fehlte auch danach das gewisse Flair. Immerhin trug Peugeot den Klagen über die hohe Ladekante Rechnung und verschob sie um exakt 13,6 Zentimeter auf die Stoßstange herunter, was das Beladen des großen **Kofferraum**s jetzt erheblich erleichtert.
Der **Innenraum** vermittelt ein großzügiges Raumgefühl, die Kopfstützen rutschen beim Verstellen leicht aus der Verankerungen – ein altes Problem der Franzosen. Das Lenkrad ist höhenverstellbar, die Lenkung arbeitet servounterstützt, das Cockpit ist ebenso übersichtlich wie die Karosserie unübersichtlich. Neben den Pluspunkten handelt sich der 405 im Kapitel **Bedienung und Sicht** auch Kritik ein: Die Türschlösser sind hakelig, der Fahrtwind verstellt die Außenspiegel, die Hupe steckt im Blinkerhebel. Vorstehende Gurtbeschläge und zu weiche Kopfstützen sind der **Sicherheit** der Passagiere nicht gerade zuträglich – und Airbags wird man in 405ern, die vor Mitte 1994 zugelassen wurden, vergeblich suchen.
Dafür überzeugt der Franzose mit einem problemlosen **Fahrverhalten**. Er läuft tadellos geradeaus, liegt sicher in der Kurve und zeigt nur geringe Lastwechselreaktionen, die sich mühelos korrigieren lassen. Abstriche muß man beim **Fahrkomfort** hinnehmen. Besonders auf kurze Stöße reagiert das 405-Fahrwerk unangenehm stuckerig. Der Fahrersitz bietet zu wenig Auflagefläche, und bei hohem Tempo wird es im 405 nicht nur ziemlich laut, sondern die Servolenkung vermittelt dann auch nur noch wenig Fahrbahnkontakt. Bei starker Sonneneinstrahlung heizt sich der 405 kräftig auf, und dann zeigt sich, daß Heizung und Lüftung einwandfrei funktionieren. Die Luft läßt sich individuell verteilen, die Düsen im Armaturenbrett verursachen allerdings starken Zug. Vorsicht für Empfindliche.
Insgesamt acht **Motoren** stehen bei gebrauchten Peugeot 405 zur Wahl. Die Palette beginnt mit dem 1,6-Liter-Motor mit 53 kW (72 PS), der allerdings nur einen ungeregelten Kat besitzt. Mit geregeltem Katalysator gibt es die 1,9-Liter-Motoren mit 70 bis 88 kW (90 bis 120 PS). Die Vierventil-Version leistet sogar 108 kW (147 PS) und beschleunigt den Mi16 genannten Sportler in 8,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit von 214 km/h. Sehr zu empfehlen sind die Dieselversionen, sowohl der Sauger als auch der Turbo.
Das **Fazit**: Gerade die Durchschnittlichkeit der nur mittelmäßig erfolgreichen Baureihe macht den 405 auf dem Gebrauchtwagenmarkt interessant. Denn die mangelnde Nachfrage nach diesem Modell sorgt im Nebeneffekt für günstige Preise.



Das 405-Cockpit ist zwar ansehnlich gestylt, die hellgraue Kunststoffmasse aber wirkt leider etwas billig

Eleganz und Solidität



Modellgeschichte

9/95
Neueinführung der Modellreihe als Nachfolger des 405. Motoren: 1,8-l-16V (81 kW/110 PS), 2,0-l-16V (97 kW/132 PS)

2/96
Weitere Motoren: 1,6 l (65 kW/89 PS), 1,9-l-Turbodiesel (66 kW/90 PS), 2,1-l-Turbodiesel (80 kW/109 PS)

6/96
Neu: 2,0-l-Turbo-Benziner mit 108 kW/147 PS

1/97
Vorstellung der Kombi-Version Break. Außerdem neuer 3,0-l-V6 mit 140 kW/191 PS

7/97
Einführung des 406 Coupé

Mängel und Pannen

Bisher hatten die Pannenhelfer mit dem 406 bemerkenswert wenig Arbeit. In sehr seltenen Fällen waren **Motorschäden** zu beklagen, auch Überhitzungen sind schon vorgekommen. Der Schlendrian steckt eher in der Wartung, wenn der **Zahnriemen** reißt. Bei korrekter Spannung hält er ewig. Von den **Batterien** im 406 kann man das allerdings nicht behaupten, hier wurden bereits einige Defekte registriert. Auch abgenutzte **Kupplungen** sind nicht unbekannt: Speziell der drehmomentstarke 2,1-l-Diesel setzt der Mitnehmerscheibe arg zu.

Mal ganz ehrlich: So ein bißchen hatten wir uns doch schon damit abgefunden, daß sich die Autos immer ähnlicher werden. Vom Diktat des Windkanals war die Rede, dem Tribut an gute c_W-Werte. Doch dann stellte uns Peugeot zum Beweis des Gegenteils den 406 vor. Der sieht nicht nur im Windkanal gut, sondern auch auf der Straße anders aus.

Dabei zeigt seine **Karosserie** bei aller Originalität auch innere Werte wie die sehr hohe Verwindungsfestigkeit und die insgesamt anständige Verarbeitungsqualität. Doch der massive Baustil hat auch Schattenseiten, wie man spätestens beim Anheben der Motorhaube feststellt, die leider ohne Gasfeder auskommen muß. Der Heckdeckel läßt sich leichter öffnen, darunter steckt ein glattflächiger, großer **Kofferraum**, der sich nach Umklappen der geteilten Rückbank noch gehörig vergrößern läßt.

Den **Innenraum** muß niemand vergrößern, das Platzangebot verdient das Prädikat fürstlich. Allerdings fordert die flache Dachlinie im Fond ihren Tribut, wo nicht nur Hochfrisuren in engen Kontakt zum Dachhimmel geraten. Ganz ohne Kritik geht es auch nicht beim **Fahrerplatz** ab, wo ein zu glattes Lenkrad und der stark verkleinernde rechte Außenspiegel den an sich guten Eindruck trüben. Der dickste Hund aber ist die Wegfahrsperre: Nach jedem Abziehen des Zündschlüssels muß ein vierstelliger Code in eine Art herausklappbaren Taschenrechner gehämmert werden – da wundert sich niemand mehr, wenn 406-Fahrer beim Brötchenholen den Motor laufen lassen.

Dafür spart Peugeot nicht an der **Sicherheit** – von Airbags über Gurtstraffer bis zu seitlichen Blinkern ist alles an Bord, nur die als Kopfstützen getarnten Schlummerrollen sind für größere Menschen indiskutabel. Auch die **Motoren** werden nicht jeden begeistern: Die Vierzylinder gleichen sich abgesehen von der Leistung wie ein Ei dem anderen, ziehen kräftig durch und werden im oberen Drittel des Drehzahlmessers laut. Der Sechszylinder ist auch nicht schwach auf der Brust, bietet natürlich die bessere Laufkultur. Ein Kostverächter ist übrigens nicht dabei, selbst die konventionell einspritzenden Diesel bieten hier nur gewohnten Standard: Immerhin glänzt der 90-PS-Selbstzünder mit hoher Laufkultur und homogener Leistungsentfaltung – ganz im Gegensatz zum größeren 2,1-Liter, der zunächst auf der faulen Haut liegt, um wenig später wie von der Tarantel gestochen davonzuschießen.



Die Schattenseite sieht man nicht: Die zu kleinen Sitze trüben das Fahrerlebnis im 406 ganz erheblich

Einen üblen Fauxpas leistet sich der 406 im **Fahrkomfort**: Zwar schwebt er wie kaum ein anderer über alle Buckel hinweg und belästigt seine Insassen auch nicht unnötig mit Geräuschen, aber seine Vordersitze sind ein übler Scherz – im geräumigen 406 wirken die kleinen Stühle wie Küchenhocker in einer Turnhalle. Und so sitzt man auch. Das **Fazit**: Der 406 verkörpert eine gute Kombination aus Eleganz und Solidität. Und die Interessenten wird es freuen, daß die Preise recht erschwinglich sind.

Joystick inklusive



Modellgeschichte

9/94
Einführung der mit Citroën Evasion, Fiat Ulysse und Lancia Zeta baugleichen Modellreihe. Motoren: 2,0 l mit 89 kW/121 PS und 2,0-l-Turbo (108 kW/147 PS)

3/95
Neu: 1,9-l-Turbodiesel mit 66 kW/90 PS

9/96
Zusätzlich 2,1-l-Turbodiesel mit 80 kW/109 PS

Mängel und Pannen

Auch der Peugeot 806 folgt dem begrüßenswerten Trend französischer Autos zu mehr Zuverlässigkeit. Einzelne Ausfälle waren bisher bei der **Wegfahrsperre** zu beklagen, in ganz seltenen Fällen verursachten abgerutschte oder geplatzte **Kühlwasserschläuche** Fahrtunterbrechungen, und bei hartnäckiger Mißachtung der roten Warnlampe gab es auch ein paar Überhitzungsschäden. In die gleiche Rubrik fielen auch undichte **Wärmetauscher** der Heizung, wobei der dadurch verdorbene Teppich noch das geringste Übel darstellt.

Wenn zwei das gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe. Schon gar nicht, wenn der zweite es zehn Jahre später tut. Erst zehn Jahre nach dem Erscheinen des Renault Espace debütierte der Eurovan, den der französische PSA-Konzern zusammen mit Fiat entwickelte und der demzufolge nicht nur als Peugeot 806, sondern auch als Fiat Ulysse, Citroën Evasion und Lancia Zeta im Handel ist.

Im Gegensatz zum Espace verfügt der Eurovan über eine **Karosserie** aus Stahlblech. Wichtig im Van-Segment: Seitlich hat er zwei Schiebetüren, dadurch gestaltet sich das Einfädeln auf die hinteren Sitzreihen deutlich einfacher. Der variable **Kofferraum** ist riesig, bei voller Bestuhlung mit sieben Sitzen verbleibt jedoch hinter der großen Heckklappe nur ein schmaler Schacht fürs Gepäck. Weiter vorn im **Innenraum** lassen sich die fünf serienmäßigen plus zwei aufpreispflichtigen Einzelsitze variabel plazieren und separat ausbauen.

Trotzdem: Am bequemsten geht es hinter dem Steuer oder daneben zu, obwohl am **Fahrerplatz** ein paar funktionelle Mängel stören. So hupt auch dieser Peugeot nur, wenn man genau axial auf den Blinkerhebel drückt, dazu leidet die Übersicht nach seitlich vorn unter den dicken Fenstersäulen.

Auch mit der **Sicherheit** ist es so eine Sache: Zwar sind serienmäßig Fahrerairbag und Gurtstraffer an Bord, aber bei den ersten Exemplaren mußte der Beifahrer noch ohne Luftsack auskommen. Dafür feilten die Ingenieure sehr erfolgreich am **Fahrverhalten** des 806: Selbst voll beladen – und dann immerhin 2,3 Tonnen schwer – bleibt der große Van die Ruhe selbst. Dabei imponiert vor allem, wie feinfühlig der 806 auf jeden Befehl der exakten Lenkung reagiert und wie handlich er sich fahren läßt.

Größten Respekt nötigt dem geneigten Betrachter der unerhörte **Fahrkomfort** ab, mit dem der Familien-Peugeot seine Insassen verwöhnt. Großen Anteil daran haben die schier endlosen Hubwege der Federung, ein übriges leisten die gute Geräuschdämmung und die entspannte Sitzposition.

Ausgesprochen unauffällig geht's unter der vorderen Stummelhaube zu, die **Motoren** passen sämtlich zum kommoden Charakter des 806. Die Basis mit 121 PS genügt eigentlich für alle Ansprüche, die 147 PS des Turbo spürt man höchstens an der Tankstelle. Dort trumpfen natürlich die Diesel-Piloten besonders auf, der kleine Turbodiesel mit 90 PS gibt auch allen Grund dazu. Allerdings erfährt sein sonst so ausgeprägtes Temperament einen kräftigen Dämpfer durch das Gewicht des 806. Fahrspaß zu erzeugen ist also nicht unbedingt sein Metier. Das kann schon eher der 2,1-l-Turbodiesel, der aber auf dem Gebrauchtwagen-Markt noch keine große Rolle spielt.



Komfort auch im Cockpit: Hinter dem Lenkrad verbirgt sich der hier zum Joystick mutierte Schalthebel

Fazit: Unter den Vans spielt der Peugeot die komfortable Rolle. Und wen die deftigen Preise stören, der sollte sich mal bei den billiger gehandelten Exemplaren von Citroën oder Fiat umsehen.

Was ist hier schon normal?



Modellgeschichte

9/88
Einführung Carrera 4 mit Allradantrieb

7/89
Neu: Carrera 2 und Speedster

8/90
Neuauflage des Turbo mit 235 kW (320 PS)

10/92
Vorstellung Carrera RS und Carrera 2 Cabrio im Turbo-Look

1/93
Turbo jetzt mit 3,6-l-Motor

9/93
Modellüberarbeitung. Neu: 3,6-l-Saugmotor

2/95
Neu: 3.6 Turbo

6/96
Neu: Carrera S – der Sauger im Turbo-Look

8/97
Modellwechsel: Neuer 911 Carrera mit Wasserkühlung. Cabrio, Turbo und Targa werden unverändert angeboten

Mängel und Pannen

Die komplett aus Leichtmetall gefertigten Boxermotoren verbrauchen bei flotter Fahrweise relativ viel Öl und schwitzen auch immer etwas davon durch die **Dichtungen** aus. Wenn der TÜV solche Leckagen beanstandet, sind Reparaturen meist sehr teuer. Vorsicht bei blitzsauberen Aggregaten: Erst nach längerer Probefahrt die Unterseite auf einen etwaigen Ölfilm kontrollieren. Treten unter der Haube schabende Geräusche auf (schlecht gespannte **Steuerkette**), steht ebenfalls eine teure Reparatur ins Haus. Bei älteren Modellen treten oft Defekte an **Generatoren**, **Keilriemen** und **Batterien** auf. Die Zündung fällt durch lose **Kontaktstecker** oder feuchte **Verteilerkappen** auf, während ausgehängte **Gaszüge** für relativ billige Pannen sorgen. Die starken Motoren verlangen gefühlvollen Umgang mit der Kupplung. Aber auch **Bremsen** und **Reifen** unterliegen hohem Verschleiß. Letzter, aber wichtiger Check: Sind die montierten Räder im Brief eingetragen?

Normalerweise bringt ein Modellwechsel die Preise des Vorgängermodells zum Schrumpfen. Aber was ist hier schon normal? Beim guten alten Elfer hat das Erscheinen des Nachfolgers bislang leider nicht zu diesem Effekt geführt – ein weiterer Beweis für die Zeitlosigkeit dieses Autos: Kaum eine **Karosserie** wurde in ihren Grundzügen so lange gebaut. Kein Wunder, daß die Verarbeitung nahezu perfekt ist. Besonderer Korrosionsschutz mit zehnjähriger Durchrostungsgarantie macht den schnellen Schwaben auch auf lange Sicht zur Wertanlage. Über das unpraktische Falt-Reserverad muß man wohl großzügig hinwegsehen. Wie auch über den sehr kleinen **Kofferraum** unter der Fronthaube. Immerhin findet sich noch etwas Staufläche auf den klappbaren Rücksitzen.

Für einen Vollblutsportwagen bietet der 911er dagegen erstaunlich viel Platz im **Innenraum**. Große Türen, eine verhältnismäßig hohe Sitzposition und die befriedigende Kopfhöhe lassen kein beengtes Gefühl aufkommen. Legt man beim Kapitel **Bedienung und Sicht** normale Maßstäbe an, müßten die teilweise vom Lenkrad verdeckten Instrumente, die vielen verstreuten Schalter, das links montierte Zündschloß und die unpraktische Bedienung von Heizung und Lüftung mit dem schwachen Gebläse heftig angeprangert werden. Doch Porsche-Fans berauschen sich einfach an der klassischen Schlichtheit der Armaturen, den vielen Zusatzinstrumenten und der optimalen Sitzposition. Und in Sachen **Sicherheit** ist der Elfer gar nicht so antiquiert: Die Gurtschlösser sind vorbildlich angebracht – und Airbags sind hier schon lange serienmäßig. Wer mit dem eigenwilligen **Fahrverhalten** des starken Hecktrieblers umgehen kann, wird sich über das sportliche Untersteuern, das in Extremsituationen schlagartig ins Übersteuern wechselt, nicht beschweren. Auf jeden Fall ist Vorsicht angesagt. Neuere Modelle mit Heckspoiler laufen auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher geradeaus, und die feinfühlig dosierbare Bremse sorgt bei Bedarf für phänomenale Verzögerung. Trotz straffer Grundabstimmung bleibt der **Fahrkomfort** nicht ganz auf der Strecke. Körpergerecht geformte Sitze bieten genug Halt, die Sitzposition ist entspannt. Bodenwellen sorgen jedoch für starke Karosseriebewegungen, und der hohe Innengeräuschpegel läßt ein Radio durchaus als verzichtbar erscheinen. Puristen brauchen sowieso keine andere Musik als die der luftgekühlten Sechszylinder-Boxer-**Motoren**, deren Leistungsbandbreite von 217 bis 408 PS (neuer Turbo) reicht. Und schon der schwächste sorgt für satte Fahrleistungen.



Der Begriff „Luxus" ist beim 911 nur im Hinblick auf den Preis, nicht aber auf den Komfort anzuwenden

Das **Fazit**: Der zeitlose und in verhältnismäßig geringen Stückzahlen verkaufte 911 wird von seinen Besitzern auch im hohen Alter meist noch gut und teuer gepflegt und ist daher leider nur selten als Sonderangebot erhältlich. Ein großer Preissprung dagegen ist zwischen dem vorletzten Modell (Fotos) und dessen Nachfolger festzustellen.

Unscheinbare Qualitäten



Modellgeschichte

3/95
Modelleinführung. Wahlweise als fünftürige Fließheck- oder viertürige Stufenhecklimousine. Motoren mit 1,5 l (66 kw/90 PS) oder 1,6 l (83 kW/113 PS)

4/96
Neue Motoren: 1,3 l (55 kW/75 PS), 1,8 l (85 kW/115 PS) sowie ein 2-l-Diesel mit 50 kW/68 PS. Fahrerairbag serienmäßig

8/96
1,5-l-Motor auf 64 kW/87 PS Leistung reduziert

2/97
Neu: 2-l-Turbodiesel mit 60 kW/82 PS

Mängel und Pannen

Bisher macht der Proton 400, der in Mitsubishi-Lizenz auf Basis des Lancer gebaut wird, keine Probleme. Allerdings wurden die Straßenwacht-Fahrer des ADAC bisher allein schon aufgrund seiner geringen Verbreitung so gut wie nie mit dem Proton konfrontiert. In den seltenen Fällen, in denen es doch dazu kam, waren entladene **Batterien** für Startschwierigkeiten verantwortlich.

Ein Proton zählt nicht unbedingt zu den Autos, von denen man gemeinhin träumt. Doch für alle, die auf der Suche nach einer ausgereiften, preisgünstigen Mittelklasselimousine sind, stellt er durchaus eine überlegenswerte Alternative dar.

Auch optisch ist die Kopie des Mitsubishi Lancer nicht gerade ein Reißer, doch die vier- oder fünftürige Stufen- oder Schrägheck-**Karosserie** zeugt von guter Verarbeitung. Voluminöse Stoßstangen können schon mal einen Knuff ab, die Türen öffnen beidseitig per Zentralverriegelung, sind aber gegen ungewolltes Aussperren nicht gefeit. Ein sinnvoller Platz für Warndreieck und Verbandkasten fehlt ebenso wie ein Griff zum Schließen der nur mit viel Kraft zu öffnenden **Kofferraum**-Klappe. Immerhin läßt sich das Gepäckabteil dank niedriger Ladekante und weit öffnender Klappe bequem bepacken und dank asymmetrisch teilbarer Rücksitzlehne bei Bedarf vergrößern. Für den Transport von Kartoffelsäcken empfiehlt sich das Auslegen einer Plane, denn der Boden läßt sich zum Säubern nicht herausnehmen.

Ablagefächer für Kleinkram fehlen hier ebenso wie im **Innenraum**, der recht trist wirkt. Elektrische Fensterheber und ein gutes Raumangebot sind die einzigen Highlights. Grobrastige Lehneneinsteller, umständliches Angurten und beschwerliches Zusteigen auf die Fond-Plätze machen den Aufenthalt in ihm nicht gerade angenehmer. Relativ bequem geht's am **Fahrerplatz** zu: Das Lenkrad ist höhenverstellbar, und die Höhe der Kopfstützen stellt selbst für 1,95 Meter große Chauffeure kein Risiko dar. In Sachen **Sicherheit** gibt es aber auch Mängel: Hinten sind nicht mal Nackenrollen vorhanden, die Gurtverschlüsse sind zu lang, und kantige Beschläge bedrohen die Köpfe. Ein Fahrer-Airbag war bei Modellen vor März 96 nur gegen Aufpreis zu haben, ABS nur im Spitzenmodell 418.

Das **Fahrverhalten** des Proton ist dafür von gutmütiger Natur: Kurven meistert er mit bravem Untersteuern, die Lenkung arbeitet präzise. Auch der **Fahrkomfort** ist nicht von schlechten Eltern: Federn und Dämpfer sind gut abgestimmt, retuschieren Bodenwellen gut weg und machen sich lediglich auf Querrillen hin und wieder polternd bemerkbar. Auch die **Motoren** gehören nicht zu den Flüsterkandidaten. Insgesamt sind fünf verschiedene Aggregate auf dem Markt, von denen schon der kleinste den Proton flott genug macht und sich vor allem im Verbrauch einigermaßen bescheidet, was man von den größeren Triebwerken nicht unbedingt behaupten kann. Die lange Übersetzung des fünften Gangs zwingt den Fahrer eines 75-PS-Proton an Steigungen allerdings zu häufigen Gangwechseln.



Proton-Heck: 340 bis 605 Liter passen locker rein. Aber nichts verschütten, der Teppich ist nicht abnehmbar

Das **Fazit**: Wir kennen das aus anderen Bereichen des Lebens: Unscheinbar muß nicht auch schlecht sein. Mit seinem Preis-/Leistungs-Verhältnis und der bislang registrierten Zuverlässigkeit ist der Proton kein schlechtes Angebot. Allzu viele gibt es allerdings noch nicht von seiner Sorte.

Knuffig und komfortabel



Modellgeschichte

1/85
Modifizierte Modellreihe eingeführt

4/85
GT Turbo eingeführt (85 kW/115 PS)

7/85
Katalysator für 44-kW-(60-PS-) Motor

8/85
Fünftürige Modelle eingeführt

1/86
1,6-l-Dieselmotor mit 40 kW/60 PS

8/87
Modellreihe überarbeitet

11/88
1,4-l-Katalysator-Motor mit 43 kW/58 PS

4/91
Alle Modelle bis auf den „Campus" eingestellt

11/92
Modellreihe eingestellt

Mängel und Pannen

In der Summe seiner Eigenschaften zählt der kleine Renault nicht gerade zu den Zuverlässigsten im Lande, wobei wir hier schon gnädigerweise nur von der jungen Generation (ab 1985) reden wollen. Durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und defekte **Thermoschalter** (bis Baujahr 88) führen nicht selten zu kapitalen Motorschäden. Defekte **Vergaser** (bis Baujahr 88). Schäden an **Kraftstoffpumpen** und **-leitungen** (alle Baujahre), defekte **Lichtmaschinen** sowie korrodierte **Zündkontaktstecker** sind ebenfalls als häufige Pannenursachen auszumachen. Ab Baujahr 1988 gibt's häufig Probleme mit gerissenen **Kupplungsseilen**. Hohem Verschleiß sind die **Lenkgelenke** unterworfen (Lenkspiel prüfen). An den **Antriebswellen** sollte man unbedingt auf eingerissene Manschetten achten. Solche Schäden ziehen ansonsten unweigerlich teure Reparaturen nach sich.

Ebenso wie der Ford Fiesta zählt auch der Renault 5 seit jeher zu den klassischen Frauenautos. Ob das nun an seiner knuffigen Formgebung oder der französischen Abstammung liegt, wollen wir hier einmal dahingestellt sein lassen.

In jedem Fall wartet der kleine Fronttriebler mit einer übersichtlichen **Karosserie** auf, darüber hinaus mit fünfjähriger Garantie gegen Korrosion und ausreichendem Raum für vier Personen. Der **Kofferraum** ist im Normalzustand recht klein, läßt sich jedoch durch klappbare Rücksitze beachtlich erweitern. Gepäck wie Passagiere gelangen durch breite Pforten bequem in den R 5 hinein. Der Wermutstropfen in Sachen **Innenraum**: Die Vordersitzlehnen lassen sich nur großrastig verstellen, und ein Handschuhfach fehlt vollständig.

Voraussetzung für das Einsteigen ist, daß man mit dem Zweischlüsselsystem und den hakeligen Schlössern zurechtkommt. Sonst ist an **Bedienung und Sicht** wenig auszusetzen, angefangen beim funktionellen Cockpit bis zur für Kleinwagen-Verhältnisse leichtgängigen Lenkung. Nur das schlecht erreichbare Radio und die unpraktisch im Blinkerhebel plazierte Hupe nerven bisweilen den Fahrer.

In Sachen **Sicherheit** müssen Fahrer älterer Kleinwagen naturgemäß Kompromisse eingehen: Kein Seitenaufprallschutz, kein Airbag kann das Manko der knapp bemessenen Knautschzonen kompensieren. Scharfe Ecken und Kanten bedrohen die Kniescheiben der Vornsitzenden, und die Kopfstützen reichen zwar recht hoch, sind jedoch aus zu nachgiebigem Material gefertigt.

Gut, daß das **Fahrverhalten** des kleinen Franzosen ziemlich narrensicher ist. Hat man sich einmal an die starke Seitenneigung in Kurven gewöhnt, wächst das Vertrauen in die Straßenlage schnell. Die Lenkung arbeitet exakt, die Bremse wirksam, wenn sie auch wegen harten Druckpunkts nur schwer dosierbar ist. Gewöhnungsbedürftig: Bei zügiger Kurvenfahrt dreht das entlastete innere Antriebsrad leicht durch. In punkto **Fahrkomfort** stören sonst nur noch das laute Gebläse der kräftig arbeitenden Heizung und Lüftung sowie die zu kurz geratene Rücksitzlehne.

Eine Vielzahl von **Motoren** steht zur Wahl: Die Bandbreite reicht vom eher schwachbrüstigen 1000-Kubikzentimeter-Aggregat mit 42 PS bis hin zum 115 Pferdestärken starken GT Turbo. Empfehlenswert sind vor allem die ab 1987 beziehungsweise 88 lieferbaren Kat-Triebwerke mit 1,4 und 1,7 Liter Hubraum. Weniger gut paßt dagegen der ruppig laufende 1,6-Liter-Dieselmotor mit 60 PS zum ansonsten eher durchaus komfortablen Gesamtcharakter des R 5.



Extravaganz im Cockpit: In den 80er Jahren gaben sich die Renault-Designer ganz gerne die Kante

Das **Fazit**: Ein charmanter kleiner Freund, der sicherlich nicht durch asiatische Problemlosigkeit im Alltag (siehe Liste links) besticht. Gut für ihn, daß man ansonsten netten Zeitgenossen kleine Fehler hin und wieder gern als liebenswerte Charakterschwächen nachsieht.

Nicht einfach nur klein



Modellgeschichte

3/93
Einführung der Modellreihe mit 1.2-l-Motor (40 kW/55 PS)

9/94
Modellpflege: Fahrerairbag jetzt serienmäßig

10/94
Modell „Easy" mit automatischer Kupplung

9/95
Beifahrerairbag serienmäßig und ABS lieferbar

10/96
Neuer 1.2-l-Motor mit gleicher Leistung (40 kW/55 PS)

8/97
Motorleistung geändert. Neue Angabe: 43 kW/59 PS

Mängel und Pannen

Im allgemeinen bleiben Twingo-Eigner weitgehend von unplanmäßigen Werkstattbesuchen verschont. Dennoch kann es hin und wieder vor allem im Motorraum zu Problemen kommen: Undichte **Kühler** führen bisweilen zum Zwangsstopp wegen überhitzter **Motoren**. Auch durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und gerissene **Keilriemen** tragen nicht gerade zur Mobilität bei. Sprichwörtlich im Regen steht, wer seine Scheibenwischer bei Modellen bis Baujahr 94 nicht regelmäßig überprüft: Lose **Wischerarme** und defekte **Wischermotoren** kommen bei diesen Twingos immer wieder vor. Ungewöhnlich hoch ist der Verschleiß an den **Bremsen**, was aber wohl auch an der vorwiegenden Nutzung dieses Autos im Stadtverkehr liegt. Auffallend auch die häufigen Defekte an der etwas klapprig wirkenden **Sitzverstellung**. Letzter, im Zweifelsfall aber auch höchst ärgerlicher Punkt: defekte **Wegfahrsperren**.

Genau wie der Fiat Cinquecento gilt auch der Renault Twingo als einer der Mitbegründer einer neuen Generation von Kleinwagen: Er ist nicht mehr einfach nur klein, sondern darüber hinaus auch sehr ansehnlich geraten.

Und die originelle **Karosserie** hat auch sachliche Vorzüge. Sie ist gut verarbeitet, das relativ hohe Format sorgt für gute Übersicht – und große, nachgiebige Stoßfänger prädestinieren sie für den Stadtverkehr. Nur: Die extrem großen Türen garantieren zwar bequemen Ein- und Ausstieg, sind aber in engen Parklücken eher hinderlich.

Nervig ist das Gepolter im **Kofferraum**: Warndreieck und Verbandkasten sind nicht gescheit zu befestigen, und das Reserverad ist in beladenem Zustand schlecht erreichbar. Eine Beleuchtung fehlt gänzlich, die Heckklappe ist nur mit dem Schlüssel zu entriegeln – und schmutzige Finger beim Schließen gibt es auch. In Sachen Variabilität dagegen ist der Twingo Klassenbester. Bei vorgeschobener Rückbank wächst das Ladevolumen auf 280 Liter, und wer auch die teilbare Rücksitzlehne noch umklappt, bringt es auf 570 Liter. Der **Innenraum** bietet sich als Liegewiese an. Vordersitze umklappen, Schiebedach öffnen, fertig ist ein geschützter Picknick-Platz. Und das Platzangebot ist enorm: Selbst 1,90-Meter-Hünen fühlen sich nicht eingeengt, und der Zustieg zur Rückbank wird durch eine Einstiegsautomatik an den Vordersitzen erleichtert. **Bedienung und Sicht** sind nicht nur im Kupplungspedal-losen „Easy" easy: Alle Schalter und Griffe sind farblich hervorgehoben, wichtige Funktionen mit Kontrollleuchten versehen. Es mangelt nur an Kleinigkeiten. So fällt die Innenbeleuchtung eher finster aus, die Pedalerie ist auf schmale Füße ausgelegt, die Außenspiegel verkleinern die Rücksicht, und für den rechten ist zum Justieren ein Beifahrer nötig. Zum Thema **Sicherheit**: Modelle ab Ende 93 sind mit Gurtstraffern ausgestattet. Fahrer- und Beifahrerairbag waren ab Ende 94 bzw. September 95 serienmäßig. Ein Anti-Blockier-System war ebenfalls erst ab Modelljahr 96 gegen Aufpreis im Angebot. Schwachstellen: das ungepolsterte Armaturenbrett und die nachgiebigen, viel zu kleinen Kopfstützen. Das **Fahrverhalten** des Kleinen ist ohne Fehl und Tadel. Auch der **Fahrkomfort** ist für ein so kleines Auto recht ordentlich. Federung und Geräuschdämmung machen auch längere Strecken nicht zur Tortur. Defizite: Die wenig Halt bietenden Vordersitze und deren Bezüge, die einem im Sommer das Wasser nicht nur auf die Stirn treiben. Bei den **Motoren** haben Sie keine Wahl. Unter der Haube arbeitet ein vibrationsarmes, agiles 55-PS-Triebwerk, dessen Verbrauchswerte allerdings nur durchschnittlich sind. Das **Fazit**: Ein chices Wägelchen mit klassenlosem Image für junge und junggebliebene Leute, die ein Faible für Originalität, praktische Details und Raumökonomie haben. Und gegen das Preis-/Leistungsverhältnis kann man nichts sagen.



Flotte Optik auch im Innenraum: Sitze und Armaturenbrett heben sich wohltuend vom Kleinwagen-Einerlei ab

Interessante Mischung



Modellgeschichte

1/91
Vorstellung der drei- oder fünftürigen Schrägheck-Limousine als Nachfolger des R5 mit 1,2-l- oder 1,4-l-Motor (40 kW/55 PS oder 55 kW/75 PS)

9/91
Erweiterung der Motorenpalette: 1,8 l mit 65 kW/88 PS und 1,8-l-Vierventiler mit 99 kW/135 PS sowie ein 1,9-l-Diesel mit 47 kW/64 PS

3/94
Fahrerairbag serienmäßig

4/96
Modellpflege. Neu: 1,2-l-Motor mit 40 kW/55 PS

Mängel und Pannen

Undichtigkeiten sind ein großes Problem beim Clio. Überall, wo an der **Karosserie** Wasser eindringen kann, tut es das auch: an Fenstern, Türen, am Schiebedach und an den Rückleuchten. Manchmal sind die **Schläuche** der Kraftstoffanlage nicht richtig befestigt oder undicht (bei 16V-Motoren). Ganz übel wird es, wenn – in letzter Zeit häufen sich die Fälle – die **Zylinderkopfdichtung** durchbrennt. Bei den Motoren mit Benzineinspritzung hapert es gelegentlich in der **Elektronik**; defekte **Batterien**, hängende **Magnetschalter** und korrodierte **Anlasser-** bzw. **Generatorkabel** sind als Elektrik-Probleme zu nennen. Bei den schwächer motorisierten Versionen läßt die Standfestigkeit der vorderen **Bremsen** zu wünschen übrig. Bis zu entsprechenden Änderungen im Frühjahr 1993 gab es Defekte am **Lüftungsschalter** und am **Auspuff** (Risse am Zwischentopf). Auch die **Radlager** sollte man genauer untersuchen.

Clio klingt gut, und daß die Muse der Geschichte denselben Namen trägt, soll angeblich reiner Zufall sein. Kollege Computer, so behauptet Renault, habe das Kunstwort ausgespuckt, das sich in allen Sprachen so gut aussprechen läßt. Die Muse der Geschichte als Kunstwort – eine schöne Geschichte.

Und die Muse ist ein wirklich hübsches Ding: Ihre **Karosserie** ist eine halbe Nummer größer als die „Kleinen" (z.B. Polo, R5, Corsa) und eine halbe Nummer kleiner als die „Kompakten" (z.B. Golf, R19, Astra). Der Clio gründete so eine höchst interessante neue Mischgröße. Sein recht großer, glatter **Kofferraum** läßt sich über die niedrige Kante leicht beladen, und die Rückbank läßt sich asymmetrisch geteilt umklappen, was den an sich schon nicht kleinen Gepäckraum bei Bedarf beträchtlich vergrößert.

Im geräumigen **Innenraum** dominieren die runden Formen, was an sich nichts Schlechtes ist. Tadelnswert jedoch sind die wackeligen Sitze sowie die Tatsache, daß sich die Gurte auf der Rückbank nur mit beiden Händen anlegen lassen. Auch bei **Bedienung und Sicht** setzt es Kritik. So versteckt sich die Hupe im Blinkerhebel, wo sie nicht hingehört. Die Sitze sind nur grobrastig verstellbar, die Sitzfläche ist ein wenig kurz geraten, die Seitenführung im Schulterbereich nur mäßig, die Polsterung könnte straffer sein. Das Platzangebot fällt reichlich, der Knieraum hinten ein wenig knapp aus. Die Schaltung des Fünfganggetriebes ist ein wenig hakelig. Daß die Batterie im Deformationsbereich des Hecks liegt, ist der **Sicherheit** des Clio nicht unbedingt zuträglich, ebensowenig wie die bis Baujahr 1994 fehlenden Airbags, das ungepolsterte Armaturenbrett oder die zu kurzen Kopfstützen.

Das **Fahrverhalten** des kleinen Franzosen ist unproblematisch: Leicht untersteuernd durchmißt er schnell gefahrene Kurven, tadellos läuft er geradeaus. Der **Fahrkomfort** erweist sich als französisch: schluckfreudige Federung, ordentliche Dämpfung. Nur kurze Stöße bringen ihn ins Stuckern.

Eine **Motor**-Empfehlung für den Clio ist vom Einsatzzweck abhängig. Für einen reinen Stadtwagen reicht der 1,2-l-Motor mit 40 kW (55 PS). Flink und mühelos geht es im Clio mit dem durchzugsstärkeren 1,4-l-Motor mit 55 kW (75 PS) oder dem 88 PS starken 1,6-l-Triebwerk voran – diese Motorisierungen reichen auch für längere Überlandfahrten. Mit dem 99 kW (135 PS) starken 1,8-l-Vierventiler unter der Haube – als Pendant zu den GTI- und GSI-Versionen anderer Hersteller – ist der Clio fast schon übermotorisiert. Vernünftig und sparsam ist der harmonische 1,9-l-Diesel mit 47 kW (64 PS) und Oxidationskatalysator, der schon aus niedrigen Drehzahlen kräftigen Vortrieb liefert.

Das **Fazit**: Der Renault Clio ist ein zwar unscheinbares, aber durchaus empfehlenswertes Fahrzeug. Und da sein Nachfolger noch in diesem Jahr auf den Markt kommt, dürfte das Preisniveau für gebrauchte Clios in absehbarer Zeit sinken.



Das Cockpit – im Bild die RT-Version – wirkt gediegen. Der Hupknopf versteckt sich allerdings im Blinkerhebel

Mit Vorsicht zu genießen



Modellgeschichte

11/88
Neue Modellreihe eingeführt. Schräghecklimousine mit drei oder fünf Türen. Motoren: 1,4-l- oder 1,7-l-Benziner und 1,9-l-Diesel

9/89
Viertürige Stufenhecklimousine „Chamade" eingeführt

10/90
Neu: R 19 16V mit 99 kW (135 PS)

9/91
Cabrio-Modell

5/92
Modellüberarbeitung. Neu: 1,8-l-Benziner und 1,9-l-Turbo-Diesel

9/95
Modellwechsel. Nachfolger: Mégane

Mängel und Pannen

Im Lauf der Jahre hat die Mängelliste dieses Autos eine beträchtliche Bandbreite erreicht. Vor allem im Umfeld des Motors gibt es immer wieder Probleme mit den **Krümmerdichtungen** und **Thermoschaltern**. Speziell die Vierventil-Motoren neigen bei flotterer Fahrweise zu höherem **Ölverbrauch**. Auch die **Ölwannendichtung** kommt ihrer Aufgabe oftmals nicht zuverlässig nach. Also: Ölstand regelmäßig kontrollieren! Gebrochene **Hauptstromkabel** (eine geänderte Kabelhalterung kann nachgerüstet werden) sowie Defekte an **Batterien**, **Generator**, **Regler** und **Magnetschalter** machten ebenfalls hin und wieder den Anruf beim Pannen-Hilfsdienst nötig. Auch können Defekte an der **elektronischen Zündung**, der **Einspritzanlage**, gerissene **Verteilerkappen** oder lockere **Kabelstecker** auftreten. Bisweilen reißen **Gaszüge** oder **Kupplungsseile**, hin und wieder sind die **Wegfahrsperre**, **Endschalldämpfer** und **Tachowelle** defekt.

Das Debüt dieses Autos im Herbst 1988 war nicht nur die Geburt einer neuen Modellreihe, sondern begründete gleichzeitig auch die Renaissance des französischen Staatskonzerns. Mit dem R 19 präsentierte Renault einen ernsthaften Konkurrenten für den VW Golf, der sich dank seiner Qualitäten auch auf Anhieb entsprechend gut verkaufte.

Die **Karosserie** des drei- oder fünftürig sowie auch als Cabrio erhältlichen Erfolgsmodells ist nicht nur gut verarbeitet, sondern auch konzeptionell fast perfekt. Der große **Kofferraum** eignet sich für den Urlaub ebenso wie für kleinere Umzüge. Eine weit öffnende Hecktür, die niedrige Ladekante, die ganz nach vorn umklappbare Rückbank und deren asymmetrisch teilbare Lehne machen ihn zum Alleskönner.

Gut auch der **Innenraum**: Ob höhenverstellbarer, für Personen bis 1,90 m Körpergröße leicht einstellbarer Fahrersitz, Ablagefächer in den Türverkleidungen oder ein großes Handschuhfach: Im R 19 sind sie eine Selbstverständlichkeit. Nur die Gurte auf der Rücksitzbank sind etwas fummelig zu bedienen. Das tut aber der ansonsten guten **Bedienung und Sicht** keinen großen Abbruch, denn alles sitzt am rechten Fleck. Vom höhenverstellbaren Lenkrad über die Zentralverriegelung bis hin zur Leselampe und diversen elektrischen Helfern fehlt es an nichts. Getrübt wird nur die Sicht nach hinten. Die Ursache: Breite C-Säulen und der verkleinernde rechte Außenspiegel.

Ein paar weitere Minuspunkte fallen in Sachen **Sicherheit** an: Vor allem sind hier die niedrigen Kopfstützen, die ungünstige Rücksitz-Gurtgeometrie im Hüftbereich und die vorstehenden Gurtbeschläge in Kopfhöhe der Front-Passagiere zu bemängeln. Ansonsten ist auch hier alles vorbildlich. Selbst ein Fahrer-Airbag ist in jüngeren Modellen keine Seltenheit.

Im Fahrbetrieb hält der R 19 stur seinen Kurs. Lediglich bei schnellen Richtungswechseln drängt bisweilen das Heck etwas nach, was den sonst guten Eindruck vom **Fahrverhalten** leicht trübt. Dank der exakten Servolenkung läßt sich das Auto aber gut kontrollieren. Der hohe **Fahrkomfort** resultiert aus einer ausgewogenen Feder-/Dämpferabstimmung. Bodenunebenheiten werden zur Not auch durch die guten Sitze geschluckt. Nur im Sommer gerät die entspannte Sitzposition wegen atmungsunaktiver Bezüge etwas feuchtfröhlich.

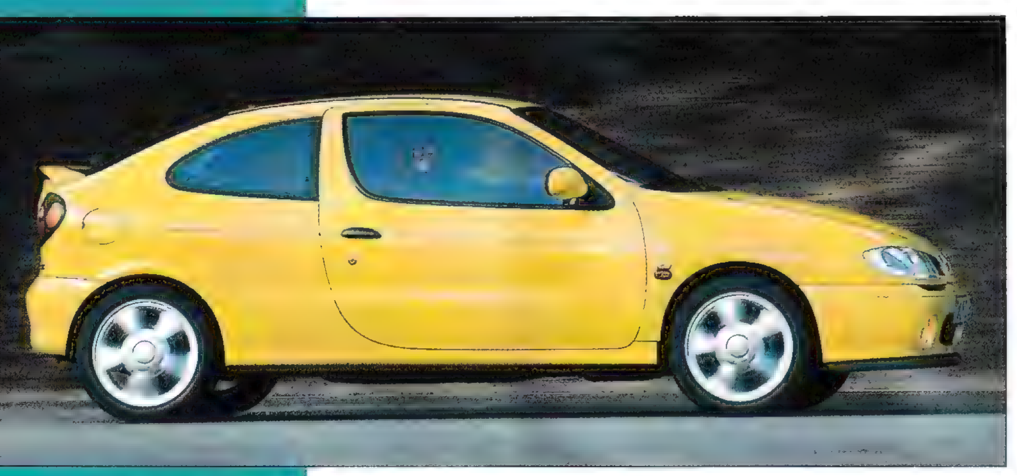


Sachlich, praktisch, ohne Schnickschnack. Der Fahrerplatz im R 19 ist ähnlich vernünftig wie das ganze Auto

Bleibt die Qual der Wahl bei den **Motoren**. Die Palette reicht vom 1,4-Liter mit 58 PS bis zum GTI-Schreck 16V mit 135 PS. Empfehlenswert vor allem: Der elastische 1,7 Liter mit 90 PS oder der ab 5/92 angebotene, allerdings etwas unkultivierte 1,8s mit 88 PS. Für Sparfüchse: Ein rauher, aber herzlicher Diesel mit 64 oder – als Turbo – 90 PS.

Das **Fazit**: Von der Papierform her ein durchaus empfehlenswertes Auto. Ungepflegten Exemplaren sollte man aber genau unter die Haube schauen, denn die Liste der möglichen Mängel ist lang.

Ohne Soliditäts-Zuschlag



Modellgeschichte

1/96
Neueinführung der fünftürigen Schrägheck-Limousine und des zweitürigen Coupés Coach. Motoren von 1.6 bis 2.0 l (55 kW/75 PS bis 108 kW/147 PS) sowie zwei Diesel mit 47 kW/64 PS oder 66 kW/90 PS

5/96
Mégane Eco mit besonders sparsamem 1.4-l-Benziner (51 kW/70 PS)

12/96
Einführung des Minivan Mégane Scénic

1/97
Stufenheck-Version Mégane Classic

4/97
Cabrio auf Basis des Coach

5/97
1.9-l-Diesel-Direkteinspritzer DTI (72 kW/98 PS)

9/97
ABS für alle Modelle serienmäßig

Mängel und Pannen

Daß bei Renault die Modellpflege funktioniert, sieht man daran, daß Störungsquellen an den verschiedenen Mégane-Modellen stets kurzfristig beseitigt wurden. So kam es nur bei Modellen bis 3/96 zu einem Versagen der **Wegfahrsperre**, im gleichem Zeitraum wurde der Geber für den Einspritz-Computer modifiziert. Noch schneller reagierte Renault auf die bisweilen festfrierende hintere **Trommelbremse**, die bereits im kalten Februar geändert wurde. Mehr Zeit ließ man sich nur mit undichten und polternden **Stoßdämpfern** (12/96) und den manchmal wackelnden **Sitzen** (2/97). Blieben Geräusche aus dem **Kurbeltrieb**, die aber laut Renault nur einen Schönheitsfehler darstellen und keinen Hinweis auf einen nahenden Defekt geben.

Auf den Renault Mégane durfte man gespannt sein, trat er doch als Nachfolger des R 19 ein sehr schweres Erbe an. Heute ist klar, daß der kompakte Franzose zu den ernstzunehmendsten Importwagen überhaupt gehört. Der Verbesserungsprozeß bei Renault hat Früchte getragen, die **Karosserie** des Mégane ist sehr gut verarbeitet, ringsum gegen Unaufmerksamkeiten rüder Parknachbarn gewappnet und trägt das Reserverad verschmutzungssicher im **Kofferraum**. Der faßt ordentlich Gepäck in der fünftürigen Schrägheckversion, üppig im Stufenheck des Mégane Classic und gerade genug für ein verliebtes Paar in der sportlichen Kurzheckausführung Coach oder in dessen Cabrio-Ableger.
Ähnlich steht's um die Platzverhältnisse im **Innenraum**, wo vier Erwachsene keinen Grund zum Klagen haben dürften, im Coach allerdings wenig Bewegungsfreiheit auf den beschwerlich zu erreichenden Rücksitzen vorfinden. Beim Einsteigen ist jedoch Vorsicht geboten, die tief heruntergezogenen Dachkanten verteilen gerne Kopfnüsse.
Der **Fahrerplatz** präsentiert sich typisch französisch: Gelegenheits-Mégane-Chauffeure werden zunächst das Zündschloß suchen. Ärgerlich ist, daß sich Heizungsregler und Radio tief im Souterrain der Mittelkonsole verstecken. Beim Thema **Sicherheit** stören eigentlich nur die kurzen Nackenrollen, die keine vollwertigen Kopfstützen ersetzen. Immerhin sind stets zwei Airbags mit von der Partie, seit Anfang 97 auch ABS.

Die **Motoren** von Renault genossen seit jeher einen guten Ruf, die Mégane-Triebwerke werden dem gerecht – mit guter Elastizität, Drehfreudigkeit und akzeptablen Verbräuchen. Ein Sparkünstler ist auch darunter, seit vergangenem Frühjahr sorgt ein Turbodiesel-Direkteinspritzer für vehementen Schub und seltene Tankstellenvisiten. Von Laufkultur kann bei ihm allerdings nicht die Rede sein. Ohnehin entfacht der **Fahrkomfort** keine Begeisterungsstürme. Der Geräuschpegel nimmt bei hohem Tempo kräftig zu – und die Rückbank ist beinahe bequemer als die Vordersitze. Deren Bezug bringt jedes Deo an seine Leistungsgrenze, obendrein ist die Sitzfläche arg kurz.
So obliegt es mal wieder der typisch französischen Federung, die Mundwinkel des Testers nach oben zu ziehen. Der Mégane hat sie, mit geschmeidigem Ansprechen und enormen Federwegen, die den Rädern fast alle Freiheiten gestatten. Verblüffend auch, daß darunter nicht das **Fahrverhalten** leidet. Im Gegenteil, der kompakte Renault rennt beharrlich geradeaus und wieselt mit unerhörter Stabilität um die Ecken. Nur in flott gefahrenen Wechselkurven gerät er bisweilen leicht ins Wanken.



Sportsitze im Mégane Coach: Jede Menge Seitenführung, aber die Sitze sind schlicht zu knapp bemessen

Das **Fazit**: Auch der Renault Mégane setzt alles daran, das Image des klapprigen Franzosen vergessen zu lassen. Störend wirken nur Schwächen in der Bedienung und die kleinen Vordersitze. Gut für den Käufer: In den Gebrauchtwagen-Preisen hat sich die neue Solidität noch nicht niedergeschlagen.

Nur der Verbrauch stört



Modellgeschichte

3/94
Modellvorstellung als fünftürige Schrägheck-Limousine mit serienmäßigem Fahrerairbag. Drei Ottomotoren mit 1,8, 2,0 oder 3,0 Litern

3/95
Beifahrer-Airbag serienmäßig, 2,2-l-Dieselmotor mit 61 kW/83 PS

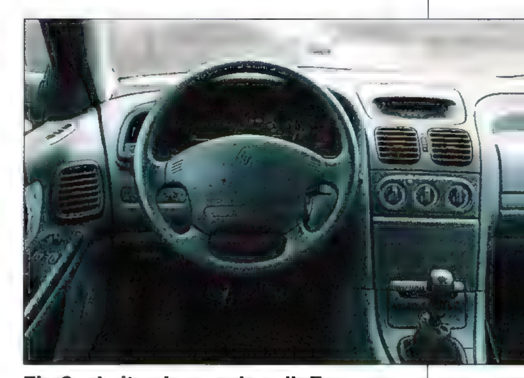
10/95
Kombiversion Laguna Grandtour vorgestellt

4/96
Neu: 2,2-l-Turbodiesel mit 83 kW/113 PS. 3,0-l-V6-Motor auch für Grandtour erhältlich

Mängel und Pannen

Bis jetzt zeigt der maximal vier Jahre alte Laguna kaum Ausfallerscheinungen. Lediglich eine Anzahl defekter **Lichtmaschinen**, **Wasserpumpen** und **Anlasser** sorgten bei einigen Fahrzeugen für unfreiwilligen Stillstand. Gleiches bewirken hin und wieder streikende **Wegfahrsperren**. Noch nach dem altfranzösischen Laisser-faire-Prinzip scheinen einige **Kühlschläuche** und **Wischerarme** montiert zu sein: Während erstere zu Undichtigkeiten neigen, lösen sich die Wischer hin und wieder von ihren Achsen. Typisch französisch auch die Tatsache, daß die **Verteilerkappen** nicht ausreichend gegen Feuchtigkeitseinbrüche geschützt sind. Schließlich noch der Fluch der guten Tat: Klemmende **Türschlösser**, da diese wegen der serienmäßigen Fernentriegelung an Unterbeschäftigung krankten.

Schon seit einigen Jahren gehört es bei Renault zum guten Ton, die Fachwelt mit Autos zu überraschen, die dem französischen Staatskonzern früher niemand so recht zugetraut hätte.
Auf R 19, Clio, Safrane und Twingo folgte vor vier Jahren der Laguna: Statt Laisser-faire praktizierten die Franzosen auch bei dieser Mittelklasse-Limousine soliden Fahrzeugbau. Die Verarbeitung der fünftürigen **Karosserie** läßt kaum Wünsche offen, Verwindungen treten trotz der großen Heckklappe nicht spürbar in Erscheinung. Störend nur, daß die Luke über dem stattlichen **Kofferraum** nicht besonders hoch schwenkt, so daß deftige Kopfnüsse nicht auszuschließen sind. Andererseits müssen zierliche Personen so nicht auf den Stoßfänger klettern, um den Deckel wieder zuziehen zu können.
Platz satt wie erwartet auch im **Innenraum** des immerhin viereinhalb Meter langen Renault. Lediglich die Kopffreiheit im Fond dürfte etwas üppiger bemessen sein, und auch ein paar Ablagen hätten die Franzosen einplanen können. Praktische Details am Fahrerplatz: Eine Radiofernbedienung am Lenkrad und die Ölstandsanzeige in der Instrumententafel.
In punkto **Sicherheit** entspricht der Laguna den aktuellen Standards: zwei Airbags, ABS, Gurthöhenverstellung oder Gurtstraffer – alles an Bord. Lobenswert: ab Werk lieferbarer integrierter Kindersitz. Auch die Abstimmung des Fahrwerks kann sich sehen und fühlen lassen: Das **Fahrverhalten** ist über jeden Zweifel erhaben. Der Geradeauslauf ähnelt dem eines Schienenfahrzeugs, in der Kurve zeigt sich der Laguna lange neutral, ehe an der Haftgrenze der Reifen leichtes Untersteuern eintritt. Trotz aller Fahrsicherheit geriet die Abstimmung jedoch nicht zu hart. Die Federung schluckt Stöße jeder Couleur ohne Murren, beeinträchtigt wird der **Fahrkomfort** lediglich von zwei Faktoren: Die Vordersitze sind so klein, daß sie aus dem Twingo stammen könnten, und sind obendrein mit transpirationsfördernden Stoffen bezogen, außerdem lärmen bei zügiger Fahrt Motor- und Windgeräusche um die Wette.
Für die Fortbewegung sorgen vier verschiedene **Motoren**. Am häufigsten trifft man auf die 1,8- und 2,0-l-Vierzylinder, die mit 90 oder 113 PS für ordentliches Temperament bei allerdings kernigem Geräuschpegel sorgen. Kultivierter gibt sich der 3,0-l-V6, dessen Antritt auch leistungsverwöhnte Naturen begeistern dürfte, andererseits aber noch verschwenderischer als seine schmalbrüstigeren Kollegen mit dem Treibstoff umgeht. Das gilt im weitesten Sinne auch für die beiden Diesel, von denen der Sauger obendrein für magere 83 PS verschwenderische 2,2 Liter Hubraum bemüht – was in Anbetracht der gegenwärtigen Diesel-Besteuerung überhaupt keinen Sinn macht.
Das **Fazit**: Der Laguna zählt zu den Vertretern der modernen Mittelklasse, die man fast bedenkenlos kaufen kann. Nur die hohen Verbräuche trüben den guten Eindruck.



Ein Cockpit, wie es sein soll: Formschön gestylt, funktionell gegliedert und mit zwei Airbags bestückt

Der Vater aller Vans



Modellgeschichte

12/84
Neue Modellreihe eingeführt

9/86
2.0-l-Motoren

9/87
Katalysator für 2,2-l-Motor (79 kW/ 107 PS)

1/88
Neu: Allrad-Version, geregelter Katalysator für alle Modelle

4/91
Modell überarbeitet. Neu: 2,8-l-V6-Motor mit 110 kW/150 PS

12/94
Fahrerairbag serienmäßig

8/95
Beifahrerairbag serienmäßig. Neu: 2,1-l-Turbodiesel mit 66 kW/90 PS

1/97
Modellwechsel

Mängel und Pannen

In der ADAC-Pannenstatistik 1996 belegt der Espace den vorletzten Platz. Das sagt schon einiges. Defekte **Batterie**, **Lichtmaschine** oder **Zündanlage**, lose **Kabelstecker**, verschmorte **Zündkabel** oder **Verteilerkappen** sind die häufigsten Pannenursachen. Sagt hingegen der Anlasser keinen Mucks, hängt mal wieder der **Magnetschalter**. Als weitere Hauptmängel haben sich inzwischen defekte **Thermoschalter** und undichte **Kühlschläuche** herauskristallisiert. Logische Folgeerscheinung: Überhitzte **Motoren**, **Ölverlust** und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen**. Ausgehakte **Gaszüge**, gerissene **Keilriemen**, Defekte an der **Kraftstoffpumpe**, frühzeitig verschlissene **Kupplungen**, vibrierende **Tachowellen**, Probleme mit der **Wegfahrsperre** und gelöste **Scheibenwischer** nervten die Espace-Besitzer ebenfalls. Last, but not least: Penetranter Kraftstoffgeruch im Innenraum bei einigen Exemplaren ist in der Regel auf eine defekte **Tankentlüftung** zurückzuführen.

Daß eine futuristisch anmutende Karosserie nicht zwangsläufig nach wenigen Jahren veraltet aussehen muß, beweist der Renault Espace sehr nachdrücklich. Selbst 13 Jahre nach dem Debüt kann sich der Vater aller Vans noch sehen lassen. Auch unabhängig vom Design war die **Karosserie** mitverantwortlich für den Erfolg dieses Autos: Der feuerverzinkte Stahlblechrahmen mit Kunststoffverkleidungen offeriert ein fürstliches Raumangebot für die Großfamilie. So lala: die Verarbeitung. Bei den jüngeren Modellen hat sie jedoch einen ordentlichen Standard erreicht.

Groß und klein zugleich: der **Kofferraum**. Reisen sieben Personen mit, darf niemand mehr als eine Zahnbürste mitnehmen. Baut man jedoch ein paar der hinteren Sitze aus, kann der Laderaum riesige Dimensionen annehmen. Soviel eben der **Innenraum** faßt. Schade nur, daß die Plätze Nummer sechs und sieben Aufpreis kosten. Doch in jedem Fall genießen die Insassen großzügige Bewegungsfreiheit. Fahrer und Beifahrer sollten sich allerdings nicht zu heftig bewegen, ihr Gestühl wirkt etwas instabil.

Anwenderfreundlich zeigt sich der Espace in punkto **Bedienung und Sicht**: Im Armaturenbrett zeigt die Renault-typische Ölstandsanzeige zuverlässig an, und bis auf die lange Nase ist der Renault auch beim Einparken gut zu überblicken. Daß die Hupe nach wie vor im Blinkerhebel sitzt, wird den Franzosen wohl niemand mehr ausreden können. Unerfreulich auch das Kapitel **Sicherheit**: Airbags kamen erst Ende 1994 auf die Ausstattungsliste. Immerhin gab es schon vorher Gurtstraffer, Flankenschutz und (wenn auch zu kurze) Kopfstützen auf allen Plätzen. ABS haben zumindest die V6 ab Werk, alle anderen gegen Aufpreis.

Ohne Tadel präsentiert sich das **Fahrverhalten**, gleichgültig ob mit oder ohne den auf Wunsch erhältlichen Allradantrieb. Der Espace bleibt immer gutmütig, läuft ausgezeichnet geradeaus und läßt sich dank der exakten Servolenkung präzise dirigieren. Im **Fahrkomfort** steckt er viele gleich teure Pkw sogar in die Tasche. Die Federung glänzt mit ausgezeichnetem Schluckvermögen und sanftem Ansprechen, poltert nur auf Querfugen ein wenig. Windgeräusche sind kaum zu hören, selbst nicht bei schneller Fahrt. Dann allerdings werden die Vierzylinder laut, die ohnehin nicht zu den laufruhigsten Vertretern ihrer Art gehören. Die samtigen V6-**Motoren** sind natürlich angenehmer – solange es nicht um Unterhaltskosten geht. Und der Turbodiesel muß wegen hoher Anschaffungskosten und Diesel-Strafsteuer erst mal richtig Kilometer fressen, um wirtschaftlich zu sein.



Fahrerplatz im Espace: kein Cockpit von der Stange. Auch hier muß man den Hupknopf am Blinker suchen

Das **Fazit**: Obwohl von seiner Grundkonzeption her der zweitälteste Van auf dem Markt, darf der Espace nach wie vor als einer der Besten seiner Gattung angesehen werden. Deswegen zählt er auch gebraucht noch zu den teuersten Vertretern dieser Fahrzeugklasse. Ältere Exemplare sollte man aber genau unter die Lupe nehmen.

Skurril und liebenswert



Modellgeschichte

6/59
Einführung des Ur-Mini

1/91
Erste Motoren mit ungeregeltem Kat: 1,0 l mit 30 kW/41 PS und 1,3 l mit 45 kW/61 PS

1/92
Neu: Zwei 1,3-l-Motoren mit geregeltem Katalysator: 39 kW/52 PS und 46 kW/63 PS

9/91
Einführung der Cabrio-Variante

Mängel und Pannen

Wer mit einem gebrauchten Mini liebäugelt, sollte wahrlich die Augen gut aufmachen! Denn obgleich die Technik des niedlichen Oldies antiquiert und simpel ist, kann es durchaus passieren, daß ein Werkstattbesuch ob der fälligen Restaurierungsarbeiten lange dauert und auch dementsprechend ins Budget schlägt. Die gute Nachricht: Krankheitserreger lassen sich einigermaßen leicht orten. So beispielsweise die häufigsten Mängel wie Probleme an der **Kraftstoffpumpe**, gerissene **Keilriemen** oder entladene bzw. defekte **Batterien**. Blockierende **Lenkschlösser** oder bei neueren Modellen defekte **Wegfahrsperren** zwangen Mini-Fahrer nicht selten zum Umsteigen auf Bus oder Bahn. Besondere Vorsicht sollte dem **Anlasser** gelten. Zu orten ist das Problem an Knackgeräuschen beim Starten, oder an der Tatsache, daß der Vorbesitzer grundsätzlich an abschüssigen Straßen in Bergabrichtung parkt – da braucht er keinen Anlasser.

Der Mini zählt zu den lebenden Legenden. Doch seine Tage sind gezählt, denn nach 40jähriger Produktionszeit rollt der Kleine zur Jahrtausendwende in den Zwangsruhestand. Dann nämlich wird ein neuer Mini im fragwürdigen Retrolook sein Debüt feiern. Wer sich allerdings noch auf den Klassiker einläßt, sollte mit der Langmut eines Gürteltiers gesegnet sein.
Die braucht er bereits angesichts der etwas schlampig verarbeiteten **Karosserie**, die zudem wenig Schutz gegen Park-Rowdies bietet. Zu oft erwartet einen der Kleine mit einer Delle im Blech oder zwinkert einem nur noch mit einem Auge zu. Geduld fordert auch das Drei-Schlüssel-System, das nicht nur den Zugang zum **Kofferraum** (Format: mini-mini), sondern auch in den beschwerlich besteigbaren **Innenraum** erschwert. Immerhin wirkt das Interieur dank der steil stehenden Frontscheibe einigermaßen großzügig. Dennoch: Eine maximale Auslastung mit nur zwei Personen wird empfohlen. Und die sollten sich auch einigermaßen mögen, da sie zwangsweise auf enge Tuchfühlung gehen müssen. Haltegriffe und eine ordentliche Innenbeleuchtung dürfen allerdings ebensowenig erwartet werden wie ein vernünftiger **Fahrerplatz**. Größer als 1,55 Meter sollten Sie eigentlich nicht sein. Sind Sie es doch, werden Sie zur Kauerstellung gezwungen. Einzig und allein die Lenksäulenhebel und die hervorragende Rundumsicht – wen wundert's bei den Ausmaßen – ernten das Prädikat gut. Alle anderen Schalter und Instrumente dagegen sind sehr unübersichtlich und schlecht ablesbar gestaltet. Als sehr bedienerunfreundlich erweist sich auch das schwer drehbare und flach liegende Lenkrad (ohne Servo!), der hakelnde Rückwärtsgang und das Bremspedal, das so weit vorsteht, daß vor dem Treten das Knie unters Kinn gezogen werden muß.
Extreme Defizite gibt es auch in Sachen **Sicherheit**. Immerhin: Ein Fahrer-Airbag ist seit 1996 serienmäßig. Doch die Kopfstützen verdienen den Namen nicht – und von einem vernünftigen Gurtverlauf kann nicht die Rede sein. Mängel, die im Falle eines Falles ziemlich kritisch werden.
Zu den klassischen Stärken des Mini zählt das **Fahrverhalten**. Handlich wie ein Kart flitzt er um die Ecken, die direkte Lenkung und der kleine Wendekreis machen ihn zum idealen City-Mobil – und im Stadtverkehr stören allenfalls die schlecht dosierbaren Bremsen. ABS ist dagegen ebenso ein Fremdwort wie **Fahrkomfort**. Mini-Fahrer sollten hart im Nehmen sein, denn mit seinen kleinen Rädchen fällt der putzige Brite geradezu in jedes Schlagloch. Gut im Nehmen sind auch die zur Wahl stehenden **Motoren** mit 41 bis 63 PS: Gemessen an der Winzigkeit des Autos fällt ihr Verbrauch eindeutig zu hoch aus.
Das **Fazit**: Der Mini zählt zu den liebenswerten Anachronismen auf unseren Straßen. Mit ihm dürfte langfristig nur glücklich werden, wer einen Hang zu Skurrilitäten hat und sich nicht an den Macken stört.



Klein kann auch fein sein: Wer Glück hat, findet unter Umständen eine Edel-Edition mit Lederhockern

Jaguar im Kleinformat



Modellgeschichte

5/90
Modellwechsel zur fünftürigen Schräghecklimousine: 1,6-l-Motor (82 kW/112 PS) mit geregeltem Kat

1/91
Neu: 1,4-l-Motor (66 kW/90 PS)

5/92
Einführung der Cabrio-Version

12/92
Einführung Coupé und Turbo (148 kW/220 PS)

9/93
Neuer 1,4-l-Motor mit 55 kW/75 PS

6/96
Modellwechsel. Drei- oder fünftürige Schräghecklimousine. Motoren: 1,4 l (55 kW/75 PS), 1,4 l (66 kW/90 PS), 1,6 l (76 kW/103 PS), 2,0 l (107 kW/148 PS) und 2,0-l-Diesel (63 kW/86 PS)

1/97
ABS für alle Modelle Serie

Mängel und Pannen

Fahrer der 200er-Reihe sollten über gute Ohren verfügen, denn die – zugegeben – seltenen **Motorschäden** kündigen sich frühzeitig akustisch an. Plötzlicher dagegen treten abgebrochene **Auspuffanlagen** oder blockierte **Wegfahrsperren** auf. Überwiegenden Kurzstreckenverkehr ahndet der kompakte Rover hin und wieder mit feuchten **Zündkerzen** und nachlassender Startwilligkeit, die allerdings auch aus entladenen **Batterien** resultieren kann. Ebenfalls eine Folge häufiger Nutzung im Stadtverkehr: frühzeitig verschlissene **Kupplungen**.

Der Imagegewinn für die kleine britische Marke ist enorm, seit Rover von BMW übernommen wurde. Unter der rundlichen Hülle der 200er-Baureihe wittert nun jeder einen Dreier, obwohl der kompakte Rover noch aus der Kooperation mit Honda stammt und sich folglich der Technik des guten alten Civic bedient.
Auch die solide Verarbeitung der gesamten **Karosserie** läßt die japanische Handschrift erkennen. Die Steifigkeit ist beachtlich, gegen Aufpreis ist sogar die Ultraschall-Einparkhilfe PDC zu haben – BMW läßt grüßen. Im **Kofferraum** hält sich die Begeisterung in Grenzen: Das Volumen ist etwas knapp, Verbandkasten und Warndreieck finden keinen eigenen Platz, Halteösen sucht man ebenfalls vergebens. Da kann der **Innenraum** schon eher entzücken. Rover versteht es nach wie vor, ein wenig von der Atmosphäre eines englischen Salons in einen japanischen Kompaktwagen zu implantieren, dafür müssen die Insassen jedoch auf so banale Dinge wie Ablagen in ausreichender Anzahl verzichten. Immerhin, das Platzangebot genügt, in einem Jaguar geht es auch nicht viel geräumiger zu. Und im Rover lassen sich die Vordersitze auch für größere Personen justieren.
Sehr interessant haben die Briten den **Fahrerplatz** konzipiert: Das sehr niedrig angeordnete Armaturenbrett bedingt, daß die meisten Schalter reichlich tief liegen. Ein Detail am Rande: Wenn der Scheibenwischer arbeitet, beginnt mit dem Einlegen des Rückwärtsgangs auch der Heckwischer seine Tätigkeit. Recht komplett präsentieren sich die **Sicherheits**-Accessoires: Zwei Airbags sind serienmäßig, ebenso der dritte Dreipunktgurt für den Mittelplatz der Rückbank. Nur zum Antiblockiersystem für alle Modelle mochte Rover sich zunächst nicht durchringen, erst seit Anfang 97 bremsen auch die schwächeren Versionen mit ABS.
Die **Motoren** stammen aus dem Honda-Regal, bis auf den Diesel. Den muß man sich übrigens nicht unbedingt antun, sein hoher Preis in Verbindung mit dem nicht besonders niedrigen Verbrauch rechnet sich nur für Vielfahrer, die mit Zugeständnissen bei der Laufkultur leben wollen.
Bereits der 1,4-Liter ist eine bessere Wahl, realisiert mit 75 PS muntere Fahrleistungen bei günstigen Unterhaltskosten. Mit ähnlichen Relationen können auch die stärkeren Versionen aufwarten, wobei der sehr kräftige 200 vi im Kostenkapitel jedoch etwas



310 Liter Kofferraumvolumen sind nicht gerade üppig. Doch es gibt ja noch die umklappbare Rücklehne...

übertreibt. Verbesserungswürdig erscheint zudem der **Fahrkomfort**: Die im Interesse eines sicheren **Fahrverhaltens** recht straff abgestimmte Federung zeigt sich kurzen Unebenheiten gegenüber etwas zu unnachgiebig, auch das Innengeräusch könnte ruhig um ein paar Dezibel abspecken.
Das **Fazit**: An die Qualitäten eines Golf ist der kompakte Rover auch mit BMW-Nachhilfe bislang nicht herangekommen. Trotzdem darf der Jaguar im Kleinformat mit Fug und Recht als eine durchaus interessante Alternative für Insider gelten.

Nicht nur im Wert stabil



Modellgeschichte

10/78
Neuvorstellung

8/82
Viertürige Version

9/83
Fünftürige Version

3/84
Neu: Vierventil- und Turbo-Motoren

9/87
Cabrio-Version vorgestellt

2/88
Alle Modelle mit Katalysator

9/91
Alle Modelle serienmäßig mit ABS

3/92
Alle Modelle serienmäßig mit Fahrer-Airbag

3/93
Modellwechsel

2/94
Stufenheck-Variante und Coupé eingeführt

5/94
Neues Modell ersetzt das Cabrio der alten Baureihe

Mängel und Pannen

Robuste Saab-Technik und schwedische Verarbeitungsqualität sind gute Voraussetzungen für einen relativ sorglosen Gebrauchtwagen-Kauf. Doch einen teuren Schwachpunkt haben Saab-Turbomotoren: Sie fallen durch **Kolbenfresser** und defekte **Turbolader** auf. Qualmt der Auspuff beim kraftvollen Gasgeben, steht der Lader kurz vor dem Exitus. Motor und Getriebe neigen obendrein zu **Ölleckagen**. Auch auf undichte **Kühlschläuche** und defekte **Zylinderkopfdichtungen** sollte geachtet werden. Unangenehm fällt das **Getriebe** auf, wenn Kratzgeräusche beim Schalten auf eine defekte **Synchronisation** hinweisen. Abruptes Gasgeben während der Probefahrt offenbart eventuelle Schwächen der **Kupplung** und der **Antriebswellen**. Knackgeräusche bei vollem Lenkeinschlag in langsamer Fahrt offenbaren fortgeschrittenen Verschleiß der **Lenkung**. **Rost** ist beim Saab 900 in der Regel kein Thema. Vorausgesetzt, der Kandidat ist nicht älter als zehn Jahre und einigermaßen gepflegt.

Auf der Suche nach einer soliden Mittelklasse-Limousine, die über eine ungewöhnliche Optik, zahlreiche Extras und hohen Komfort verfügt, kommt man am Saab 900 eigentlich kaum vorbei. Das fängt bereits mit der gut verarbeiteten **Karosserie** an: Guter alter Schwedenstahl hat nun mal seine Vorteile. Pluspunkte gibt es auch für den **Kofferraum**, der bereits ohne Umklappen der asymmetrisch teilbaren Rücksitzbank 510 Liter faßt. Und auch der **Innenraum** ist nicht gerade knapp bemessen: Selbst Hünen von 1,95 Meter Körpergröße können sich den **Fahrerplatz** problemlos auf ihre Bedürfnisse einrichten – und auch auf den übrigen Plätzen können die Hüte auf den Köpfen bleiben. Auch die Ausstattung kann sich sehen lassen: Vom beleuchteten Schminkspiegel über zahlreiche Ablagen bis hin zum Pollenfilter fehlt es an nichts. Als unpraktisch gestaltet sich jedoch das Einstellen der Sitzlehnen, das nur bei geöffneten Türen machbar ist – und auch mit dem breiten Mitteltunnel mag manch einer etwas hadern. Zu den Schattenseiten gehört auch das hohe Heck: Ein Einparkwunder ist der Saab keineswegs. Dafür entschädigen allenfalls Serienmäßigkeiten wie die elektrischen Außenspiegel und das griffige, längs verstellbare Lenkrad.

Das Kapitel **Sicherheit** ist traditionell bei Saab eigentlich kein Thema. Fahrerairbags sind schon bei Modellen ab 1992 serienmäßig, selbst auf dem Mittelsitz im Fond sorgt ein einwandfrei angeordneter Dreipunktgurt für nötigen Rückhalt. Einziger Schwachpunkt hier: Es gibt zwar fünf Kopfstützen, die sich aber allesamt nicht hoch genug einstellen lassen – es sei denn, keiner der Passagiere mißt mehr als 1,80 Meter.

Das **Fahrverhalten** des Fronttrieblers ist tadellos. Um ihn aus der Bahn zu werfen, muß man sich schon zu krassen Fahrfehlern zwingen. ABS ist ebenso serienmäßig wie kräftig zupackende Bremsen und ein guter Lenkkontakt zur Fahrbahn. Der **Fahrkomfort** könnte trotz des straff abgestimmten Fahrwerks ebenso exzellent sein, wären da nicht die zu kurz geratenen Sitzflächen und die wenig atmungsaktiven Velours-Sitzbezüge. Wer höhere Komfort-Ansprüche stellt, sollte bei der **Motoren**-Wahl wählerisch sein: Der 2,0-l-Basismotor macht sich im mittleren Drehzahlbereich durch lautes Dröhnen und aufgrund des zu lang übersetzten Getriebes durch Temperamentlosigkeit bemerkbar. Die leisere und temperamentvollere Alternative bildet der 150 PS starke 2,3i oder das Topmodell mit sechs Zylindern, das stolze 170 PS an die Vorderachse bringt. Einigermaßen genügsam im Umgang mit dem Sprit sind sie alle, Wunder sollte man allerdings allein schon aufgrund des hohen Gewichts nicht erwarten.



Saab 900-Interieur: Über mangelnden Platz kann man nicht klagen. Nur die breite Mittelkonsole stört etwas

Das **Fazit**: Der Saab 900 hebt sich nicht nur aufgrund seiner eigenwilligen Erscheinung von der Konkurrenz ab. Discount-Angebote darf man hier ebenfalls nicht erwarten, denn Saabs sind schon neu nicht gerade billig und gelten als sehr wertstabil.

Schwede mit Schatten



Modellgeschichte

9/84
Neues Modell mit Fließheck vorgestellt

2/88
Modellreihe serienmäßig mit Katalysator

5/88
CD-Modelle eingeführt (Stufenheck)

9/89
Neu: 2,3-l-Motor mit 107 kW/146 PS

9/90
2.3-l-Turbo (143 kW/195 PS)

9/91
Modellreihe überarbeitet. Neu: 9000 CS

3/92
Fahrerairbag serienmäßig

2/93
Neues Spitzenmodell Aero

9/94
Modellpflege

9/97
Modellwechsel Nachfolger: Saab 9-5

Mängel und Pannen

Die Pannenhäufigkeit beim Saab 9000 ist unmittelbar abhängig von der Stärke der Motorisierung. Die schwächeren Versionen gelten als unkaputtbar, während die 16-Ventiler bereits verschiedentlich mit Überhitzungen auffielen. Am anfälligsten sind die Turbo-Treibsätze, die hohe Leistung mit großer Defektfreudigkeit paaren. Neben dem **Turbolader** selbst ist besonders bei den frühen Baujahren die Mechanik überfordert, auch **Kupplung** sowie **Schalt-** und **Automatikgetriebe** haben mit der enormen Kraft ihre Mühe. Außerdem machen dem 9000 zu schaffen: Lockere **Kabelstecker**, aussetzende **Zündelektronik**, reißende **Keilriemen** sowie defekte **Batterien**, elektrische **Kraftstoffpumpen** und die dazugehörigen **Relais'**. Weniger unsere Pannenhelfer als die Überwachungsorgane interessieren das häufig zu große **Lenkspiel** und defekte **Auspuffanlagen**.

Als Mobil für Individualisten hat sich der Saab 9000 einen guten Namen gemacht. Was nicht bedeuten soll, daß durchschnittliche Menschen mit ihm nicht zurechtkommen könnten. Im Gegenteil: Der nicht mehr ganz junge Schwede erfüllt auch normale Ansprüche.

Zum Beispiel bei der **Karosserie**, deren Verarbeitung auch mit Hochpreis-Fabrikaten aus dem süddeutschen Raum mithalten kann. Die Stoßfänger vorn und hinten darf man bereits als Rammschutz bezeichnen, und auch seitlich ist der 9000 gegen etwaige Feindberührungen gewappnet.

Sein **Kofferraum** eignet sich auch für Hobby-Spediteure, besonders die Fließheck-Version mit der großen Klappe ist für Umzüge prädestiniert. Aber auch im Stufenheck findet sich genügend Kapazität für die Urlaubsreise. Im **Innenraum** geht es nicht minder großzügig zu, das Quermotor-Konzept trägt Früchte in Form von reichlich Beinfreiheit auf allen Plätzen, die sich durch die großen, weit ins Dach gezogenen Türen auch bequem erreichen lassen.

Auch am **Fahrerplatz** wird deutlich, daß individuelles Design nicht zwangsläufig funktionelle Nachteile nach sich ziehen muß. Das Cockpit ist eigenständig gestylt, und trotzdem sehr einfach und verständlich zu bedienen. Eine Saab-Spezialität: Das Black Panel, bei der nachts alle Anzeigen und Lämpchen mit Ausnahme des Tachos abgedunkelt werden und sich erst wieder melden, wenn eine echte Information ansteht.

Auch bei der passiven **Sicherheit** hat Saab nicht gespart: ABS kann je nach Modell seit 1987 an Bord sein, der Fahrerairbag ist seit 92 dabei. Die Knalltüte für den Copiloten spendiert Saab seit Modelljahr 95, ebenfalls abhängig von Modell und Ausstattung.

Doch es gibt auch Schattenseiten: Das sind vor allem die zu 99 Prozent mit vier Zylindern operierenden **Motoren**. Trotz Ausgleichswelle ist sahnige Laufkultur nicht ihre Stärke, auch Turbo-Aufladung kann nicht die Seidigkeit von sechs Töpfen ersetzen. Das erkannte Saab zu spät: Erst ab Ende 94 kam ein V6 aus dem Konzern-Bruder Opel Omega zum Einsatz. Auch der Frontantrieb gereicht dem 9000 nicht zum Vorteil. Die Turbomotoren mit bis zu 225 PS bringen das Konzept an seine Grenzen und lassen sich nur mit aufwendigen Schlupfregelungen bändigen. Trotzdem prägen scharrende Vorderräder und ein zappelndes Lenkrad das **Fahrverhalten** des 9000, der in engen Kurven mit Vehemenz zum Außenrand schiebt.



Vier Speichen und eine große Prallplatte im Lenkrad – und ein Cockpit, wie es nun wirklich nicht jeder hat

Den **Fahrkomfort** beeinträchtigt auch die sehr straffe, leicht poltrig wirkende Federung und das insgesamt störende Konglomerat aus Wind- und Motorgeräuschen. Die sehr kräftige Heizung mit serienmäßigem Pollenfilter kann die Besatzung dafür nur bedingt entschädigen.

Das **Fazit**: Wer mit dem Image traditioneller Luxuslimousinen Probleme hat, aber trotzdem schnell und geräumig unterwegs sein möchte, wählt den großen Saab – wenn er auf sechs Zylinder verzichten kann.

Das Minimal-Mobil



Modellgeschichte

1/87
Start der Modellreihe: dreitüriger Kleinwagen auf der Basis des Fiat Panda mit hinterer Starrachse und Frontantrieb. Motoren: 25 kW/34 PS oder 29 kW/40 PS

5/89
Neu: Fünfgang-Getriebe, Zweikreisbremsanlage und Bremskraftregler serienmäßig. 25-kW-Motor jetzt bedingt schadstoffarm Stufe C

6/92
Einführung des 0,9-l-Motors mit geregeltem Kat: 29 kW/40 PS

Mängel und Pannen

Wo nicht viel ist, kann eigentlich auch nicht viel kaputtgehen. So gesehen wundert es einen schon, daß die Pannenhäufigkeit bei diesem Auto relativ hoch ausfällt. Oft ausgetauscht werden muß neben der **Kraftstoffpumpe** auch der **Keilriemen**, und bei feuchtkaltem Wetter kann der **Vergaser** vereisen. Stellen Sie daher unbedingt rechtzeitig im Herbst den Luftfilter von Sommer- auf Winterbetrieb um. Für Probleme mit der **Elektrik** und der **Zündung** sorgen häufig defekte **Batterien** oder abgebrannte **Unterbrecherkontakte** im Verteiler sowie Kriechströme durch Risse im **Verteilerfinger** oder der **Verteilerkappe.** Manchmal hängt auch der **Magnetschalter** des Anlassers, oder der **Thermoschalter** ist defekt. Weil der Marbella ein reines Stadtauto und demzufolge hohen Strapazen ausgesetzt ist, sollten Sie unbedingt das **Schaltgestänge,** die **Kupplung,** den **Auspuff** (Schwingungsbrüche?) und die **Bremsanlage** prüfen.

Eines sollte ganz klar sein: An erster Stelle steht bei der Wahl dieser Stadtdose der Verzicht auf alles, was das automobile Leben angenehm macht. Prestigedenken oder auch nur einen Hauch von Luxus können Sie sich getrost abschminken. Dafür ist die **Karosserie** des Dreitürers mit seinem großflächigen Plastikschmuck aber ebenso quadratisch wie zweckmäßig. Abschließbarer Tank oder gar ein passender Platz für Warndreieck und Verbandkasten – Fehlanzeige. Wie die Karosse, so auch der **Kofferraum**: Praktisch-quadratisch. 255 bis 615 Liter reichen fast schon fürs Prädikat Raumwunder. Dank der niedrigen Ladekante ist er leicht zu beladen. Extras wie Beleuchtung und Auskleidung? Gibt's nicht.

Auch der **Innenraum** ist eher spartanisch. Anstelle eines Handschuhfachs gibt es immerhin eine große offene Ablage. Die Hebel zum Vorklappen der Vordersitzlehnen sind so primitiv, daß beide Hände nötig sind. Dafür steigt man aber zumindest vorn bequem ein und aus, die Sitze sind bis 1,80 Meter Körpergröße einstellbar, und auf allen ist die Kopffreiheit überraschend groß.

Ganz düster: das Kapitel **Bedienung und Sicht**: Eng gestaffelte, schwergängige Pedalerie, unexakte Schaltung, unbeleuchtete Schalter, einstufiger Scheibenwischer – so lauten die schlimmsten Mängel. Aber es gibt auch ein paar positive Punkte: leichtgängige Lenkung, übersichtliche Karosserie, eine Heckscheiben-Wisch-Waschanlage und ein rechter Außenspiegel. Immerhin.

Ziemlich bitter ist es auch um die **Sicherheit** bestellt: Unverkleidete Blechprofile und Gurtschlösser, die nicht am Sitz befestigt sind, erinnern an die automobile Vorzeit. ABS oder Airbag? Sie belieben zu scherzen? Seitenblinker, Nebelrückleuchte, ein Tank außerhalb des Heckdeformationsbereichs und – Gott sei Dank – ein großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibe waren alles, was die Seat-Entwickler ihrem Kleinsten in Sachen Sicherheit spendierten.

Das **Fahrverhalten**? Nun – handlich ist er, und die Fahreigenschaften des kleinen Spaniers lassen sich durchaus als gutmütig bezeichnen. Nur an die schwer dosierbare Bremse muß man sich erst mal gewöhnen.

Der **Fahrkomfort**? Ja, der verdient eigentlich das schöne Wort nicht. Außer einem straff gefederten Fahrwerk und atmungsaktiven Sitzbezügen hat der Marbella hier eigentlich nichts zu bieten. Die Insassen werden in aufrechter Sitzhaltung auf viel zu kleinen „Stühlen" brutal durchgeschüttelt.



Die Entdeckung der Einfachheit: Im Marbella-Innenraum dominieren nacktes Blech und Billig-Kunststoffe

Die **Motoren** lassen sich an zwei Fingern abzählen: Die beiden Vierzylinder mit 843 bzw. 903 cm^3 machen einen ganz munteren Eindruck. Mit geregelten Katalysatoren gab es sie allerdings erst ab Baujahr 1992.

Das **Fazit**: Der kleinste Seat ist nicht viel mehr als eine rollende Blechtrommel. Aber wer nur einen anspruchslosen, fahrbaren Untersatz für die Stadt sucht und sich nicht mehr leisten kann oder möchte, findet mit dem Marbella unter Umständen den passenden Begleiter.

Nicht ganz problemlos



Modellgeschichte

3/85
Einführung der Modellreihe: Dreitürer mit 1,2-l- oder 1,5-l-Ottomotoren bzw. 1,7-l-Dieselmotor

9/85
Stufenheck-Version Malaga

11/86
Fünftürige Modelle eingeführt

1/89
Modell überarbeitet

5/90
Beide Benzinmotoren mit geregeltem Kat

8/90
Neuer 1,9-l-Dieselmotor mit 42 kW/58 PS

3/91
Modellreihe überarbeitet: „Ibiza New Style"

6/91
Malaga eingestellt

9/91
Neu: Modell Sportline mit 1,7-l-Benzinmotor und 72 kW/98 PS

9/93
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Daß der Ibiza zu den besten Kunden der ADAC-Straßenwachtfahrer zählt, liegt hauptsächlich am alten Modell. So gab es einige Probleme wegen gerissener **Keilriemen** (beim 0,9-l-Basismotor) oder defekter **Batterien** und **Thermoschalter**. Verliert der Ibiza bei zügiger Fahrt Kühlmittel oder zeigt das Thermometer eine hohe Temperatur an, kann eine defekte **Zylinderkopfdichtung** die Folge sein. Eher ärgerlich sind lose **Kontaktstecker**, feuchte **Zündkabel** und **Verteilerkappen** und defekte **Zündsteuergeräte**. Die **Vergaser** vereisen häufig bei naßkalter Witterung, der **Gaszug** reißt, **Radlager** sind wegen Wassereinbruchs defekt. Ganz im Gegensatz zu gebrochenen **Auspuffanlagen** (Problem ist behoben, wenn ein Flex-Rohr eingebaut ist) deuten Getriebegeräusche und Schaltprobleme in der Regel nicht unbedingt auf einen Defekt hin.

Rein optisch wirkt dieses Auto gar nicht so alt, wie es tatsächlich ist. Was wieder einmal bestätigt, daß gutes Design – in diesem Fall made by Giugiaro – modische Strömungen relativ problemlos überdauert. Mit seinem Gesicht, das die Geburt einer neuen Familienidentität bei Seat symbolisierte, war der Ibiza der erste Vertreter des neuen Stils bei den Spaniern und dokumentierte das auch durch die gut verarbeitete **Karosserie**. Unter der Haut sieht es dagegen stellenweise nicht mehr so positiv aus. Der Zugang zum **Kofferraum** beispielsweise ist wegen der schwergängigen Mechanik nicht ganz einfach. Ablagefächer für Kleinkram fehlen ebenso wie ein verschmutzungsgeschützter Griff zum Öffnen und Schließen der Heckklappe. Der Einstieg in den **Innenraum** macht keine Schwierigkeiten. Eher schon die Bedienung der Gurte auf den Rücksitzen.

Auch im Kapitel **Bedienung und Sicht** gibt es Grund zur Kritik: Zwar ist das Cockpit klar gegliedert, sind Hebel und Schalter funktionell, aber das Lenkrad steht zu flach, die Pedalerie ist unorthodox plaziert, der Einarmwischer neigt zum Schlieren. Die Lenkung ist ebenso schwergängig wie gefühllos und vermittelt kaum Kontakt zur Straße. In Sachen **Sicherheit** wird erkennbar, daß das Konzept des Ibiza nicht mehr das jüngste ist. Airbags fehlen ebenso wie Gurtstraffer, die Türpfosten und die daran montierten Gurtbeschläge sind ebenso hart und kantig wie die Mittelkonsole.

Sehr ordentlich dagegen: das gutmütige **Fahrverhalten**. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Ibiza allerdings kräftig über die Vorderräder, wodurch er nicht sehr handlich wirkt. Der unbeirrbare Geradeauslauf und die geringe Seitenwindempfindlichkeit dagegen können sich sehen lassen. Der **Fahrkomfort** ist dank langer Federwege und einer ordentlichen Dämpfung ebenfalls akzeptabel.

Das **Motoren**programm beginnt bei 0,9 l Hubraum und 32 kW (44 PS), ab Baujahr 91 lieferte Seat diese Variante mit Katalysator und 29 kW (40 PS). Das „kleine" Triebwerk erfüllt eigentlich nur die Ansprüche im Stadtverkehr. Wesentlich besser fährt es sich mit dem 1,2-l- und dem durchzugsstärkeren 1,5-l-Motor. Beide zeichnen sich auch durch niedrige Verbrauchswerte aus. Empfehlenswert sind vor allem die Kat-Versionen mit 52 kW (70 PS) ab Baujahr 90 oder mit 66 kW (90 PS) ab Baujahr 88. An die Tür der GTI-Klasse klopfte Seat 1992 mit dem „Sportline". Sein 1,7-l-Motor leistet 72 kW (98 PS). Den Sparsamen liefert Seat einen lautstarken Diesel mit 1,7 l Hubraum und 40 kW (55 PS). Ab Baujahr 90 erhöhte Seat die Leistung auf 42 kW (58 PS). Der Kauf lohnt allerdings nur, wenn man den Diesel sehr viel fährt.



Ibiza-Cockpit: Optisch ganz okay, aber beim Fahrbetrieb stört das zu flach angeordnete Lenkrad doch erheblich

Das **Fazit**: Der Seat Ibiza ist kein problemfreier Kandidat, aber unterm Strich kann man damit durchaus leben – vor allem dank des moderaten Preisniveaus. Damit eignet sich der nicht mehr ganz junge Spanier am besten für junge Leute.

Gar nicht so spanisch



Modellgeschichte

10/93
Modelleinführung: drei- oder fünftüriger Kleinwagen mit 1,3-l-, 1,6-l-, 1,8-l- und 2,0-l-Ottomotor sowie 1,9-l-Diesel- und Turbodieselmotor

1/94
Neu: 1,05-l-Benzinmotor

2/94
Vorstellung Cordoba: Viertürige Stufenheck-Version mit gleicher Motorisierung (außer 1,05-l-Motor) sowie 1,4-l-Motor statt 1,3 l

7/94
Neuer Motor: 1.8i 16V mit 129 PS

4/96
Neu: Cordoba SX mit zwei Türen und zwei Motoren: 1,6 l mit 74 kW/100 PS und 1,8 l mit 95 kW/129 PS. Ibiza und Cordoba auch mit 47 kW/64 PS starkem Saugdiesel erhältlich

7/97
Einführung der Kombiversion „Vario"

Mängel und Pannen

VW sei Dank: Es scheint nach wie vor, als sei der neue Ibiza nach dem Toledo der nächste Seat, der einen Stammplatz im Mittelfeld der Pannenstatistik beansprucht. Wurden die gelben Engel des ADAC doch einmal von Ibiza-Fahrern in Anspruch genommen, waren meist defekte **Batterien** oder **Wegfahrsperren**, lose **Scheibenwischer**, ausgehängte **Gaszüge** und gerissene **Kupplungsseile**, undichte **Kühlwasserschläuche** oder defekte **Blinkerschalter** die Ursache. Hin und wieder gab es auch Probleme mit korrodierten **Kontaktsteckern** am Kraftstofftank. Das war's denn aber auch schon.

Der Seat Ibiza und seine Stummelheck-Schwester Cordoba sind bedauernswerte Halbwaisen: Obwohl mehr als 60 Prozent ihrer Einzelteile aus Wolfsburg stammen, dürfen sie nicht den Namen der großen VW-Mutter tragen. Immerhin fahren sie sich wie Volkswagen – und ein größeres Kompliment kann man der spanischen Marke wohl kaum machen.
Und das ist kein Wunder, steht doch die **Karosserie** des Ibiza auf der Bodengruppe des neuen Polo – bestimmt keine schlechte Basis. Und so wirkt das Gehäuse denn auch steif und solide. Auch an stabile Stoßstangen haben die Seat-Techniker gedacht, nur die Flanken wirken etwas nackt. Hier fehlen vernünftige Schutzleisten.
Wenig Lob kassiert der **Kofferraum**: 275 Liter klein mit unebenem Boden. Wenn es etwas mehr sein soll, bieten sich der Cordoba und dessen neue Kombi-Version Vario an.
Üppig geht's vorne zu, der **Innenraum** bietet genügend Platz für Vier, die Passagiere in der letzten Reihe müssen allerdings Zugeständnisse an die Kniefreiheit machen.
Golf-III-Fahrern werden die Hebel und Schalter vertraut vorkommen, Mißverständnisse bei der **Bedienung** sind damit so gut wie ausgeschlossen. Servolenkung fehlt nur bei den billigen Cala-Versionen (Ausnahme Diesel), elektrische Fensterheber sind Serie ab GLX. Recht ordentlich ist die Übersichtlichkeit des Ibiza, nur die Sicht direkt nach hinten ist durch das hohe Heck etwas behindert. Dicht beieinander liegen Freud und Leid im Punkt **Sicherheit**. Zwar sind Doppelairbags und ABS inzwischen mit Ausnahme des Grundmodells bei jüngeren Ibizas serienmäßig, aber die Nackenrollen an der Rücksitzlehne als Kopfstützen zu bezeichnen, grenzt an Volksverdummung.
Das **Fahrverhalten** ist im Großen und Ganzen einwandfrei. Bei den starken Motoren offenbaren sich aber doch leichte Schwächen beim Geradeauslauf. Kräftig sind die Bremsen, ab 90 PS verzögert der Ibiza über vier Scheiben. Zugeständnisse verlangt der Ibiza im Abschnitt **Fahrkomfort**: Seine Federung ist sehr hart abgestimmt, das Schwestermodell Cordoba federt deutlich angenehmer. Einig sind sich beide in der Geräuschentwicklung, die bei höherem Tempo von den **Motoren** dominiert wird. Zur Wahl stehen mittlerweile acht Stück, allesamt aus dem VW-Regal. Prima sind die beiden Diesel: Sauger mit 68 PS, Turbo mit 75 PS. Recht laute Gesellen, aber von sparsamem Gemüt. Am unteren Ende: 1,05i, 45 PS. Reicht durchaus für die Stadt. Deutlich kräftiger: 1,3i, später 1,4i mit 55/60 PS. Auch nicht zu verachten ist der 1,6i: mit 75 PS rundum harmonisch. Zur Knallbüchse wird der kleine Spanier als 2,0i oder 1,8i 16V. Diese Triebwerke durften schon im Golf das GTI-Label tragen. Ein Satz noch zu Heizung und Lüftung: Für einen Südländer ist beides erfreulich wirkungsvoll geraten.
Das **Fazit**: Der Ruf der Marke Seat ist deutlich schlechter als ihre Produkte. Das hat auch Vorteile, denn es macht die Geschwister Ibiza und Cordoba zu interessanten, weil günstigen Angeboten.



Stummelheck mit großer Wirkung: Der Cordoba-Kofferraum faßt beinahe 200 Liter mehr als der des Ibiza

Nur bedingt spanisch



Modellgeschichte

9/91
Modelleinführung der viertürigen Stufenheck-Limousine mit großer Heckklappe und zahlreichen Motoren aus dem VW-Programm

12/92
Zusätzlich im Modellprogramm: Ausstattungsvariante „Sport"

1/95
Neu: 2,0-l-16V-Motor mit 110 kW/150 PS

7/95
Einführung TDI-Motor mit 66 kW/90 PS

Mängel und Pannen

Erhebliche **Verarbeitungsmängel** machten dem Toledo gerade in der Anlaufphase zu schaffen. In einer Waschanlage läßt sich am besten feststellen, ob alle **Türen**, die **Heckscheibe** und das **Schiebedach** dicht schließen. Der Blick zur Heckscheibe und in die **Scheinwerfer** kann sich auch aus anderen Gründen durchaus lohnen: Sind sie feucht, oder zeigen sich Risse im Glas, ist ein Preisnachlaß fällig. Unter der Motorhaube prüft man den Zustand des **Gaszuges** (reißt gern) und schaut nach, ob die **Wasserpumpe** und der **Ausgleichsbehälter** des Kühlsystems dicht sind. Achtung bei Modellen des Baujahrs 91: Gerissene **Keilriemen** und gebrochene **Auspuffanlagen** sind hier keine Seltenheit. Und wo andere **Tankuhren** schon Alarm schlagen, gibt sich das Instrument im Toledo oft selbst dann noch optimistisch, wenn der Tank schon trocken liegt. **Ölundichtigkeiten** am Motor sowie klappernde **Sitze** komplettieren die Liste der häufigsten Mängel.

Toledo, das klingt ebenso spanisch wie feurig, doch beide Adjektive treffen auf das Seat-Topmodell nur bedingt zu. Denn längst nicht alles am Toledo ist spanisch, die Technik stammt größtenteils aus dem niedersächsischen Wolfsburg – und als feurig kann man guten Gewissens allenfalls das 16V-Modell bezeichnen.

An der eher betulich wirkenden **Karosserie** fällt vor allem das hohe Heck auf. Die Türgriffe sind mitunter schwergängig, die Türarretierung zu schwach. Von einer Heckklappe zu sprechen, fällt angesichts der Größe nicht leicht, das Attribut „Tor" wäre angebrachter. Der wirklich riesige **Kofferraum** (550 l) läßt sich gut nutzen, zudem ist die Rückbank umklappbar. Der Klappmechanismus läßt sich aber nicht abschließen, was es Dieben einfach macht. Der **Innenraum** verwöhnt mit Großzügigkeit auch auf der Rückbank, der Einstieg ist vorn und hinten bequem. Der höheneinstellbare Fahrersitz läßt sich für Chauffeure mit Körpergrößen bis 1,90 Meter anpassen, die Kopfstützen kapitulieren aber bereits bei 1,75 Meter. Vorn und hinten gibt es große Türfächer, das kleine Handschuhfach ist nur bei Zündung beleuchtet. Abgesehen von den breiten C-Säulen, die die **Sicht** nach hinten einschränken, ist die **Bedienung** einfach, wichtige Funktionen sind griffbereit in Lenksäulenhebeln untergebracht. Der Lichtschalter ist unpraktisch, der Warnblinkschalter liegt ungünstig. Einwandfrei angeordnete Gurte auf den Vordersitzen erhöhen die **Sicherheit**, weniger gut dagegen sind die Gurtbeschläge in unmittelbarer Kopfnähe. Im Fond sieht es düster aus: Keine Kopfstützen, ungünstige Gurtgeometrie und eine kinderleicht zu entschärfende Kindersicherung der Türen.

Das **Fahrverhalten** des handlichen Toledo überzeugt mit gutem Geradeauslauf, feinfühliger Servolenkung, und weitgehender Seitenwind-Unempfindlichkeit. Wird bei schneller Kurvenfahrt das Gas weggenommen, wechselt das Eigenlenkverhalten des Spaniers vom gutmütigen Untersteuern zum Übersteuern mit deutlichem Heckschwenk. Trotz straffer Abstimmung von Federn und Dämpfern verwöhnt der Toledo mit gutem **Fahrkomfort**. Stramm gepolsterte Sitze mit viel Sitztiefe ermöglichen eine gute Sitzposition und nähmen langen Strecken ihren Schrecken, wenn da nicht das polternde Fahrwerk auf schlechtem Untergrund und laute Geräusche bei hohem Tempo wären.



Das extravagant geformte Lenkrad zählt zu den aufregendsten Design-Merkmalen des Seat-Flaggschiffs

Die **Motoren**-Palette offeriert Diesel mit 68, 75 und 90 PS. Benziner werden mit 72 und 88 PS angeboten, wobei Letzterer wohl die beste Wahl darstellt. Munterer, aber auch deutlich teurer geht es mit 115 PS zu, die Vierventiler mit 125 oder 150 PS kommen relativ rauh, aber herzhaft zur Sache.

Das **Fazit**: Der Seat Toledo bietet wenig Prestige, aber viel Platz und akzeptable Qualität für vergleichsweise wenig Geld. Wer ein gut gepflegtes Exemplar erwischt, das nicht gerade aus dem ersten Baujahr stammt, kann hier zugreifen, wenn der Preis stimmt.

Ziemlich sozialistisch



Modellgeschichte

3/89
Modellstart mit 135 L und 136 L

8/89
Modell 136 L nicht mehr im Angebot. Neuvorstellung: 135 LX und 135 L Sport

2/90
Neu: 135 LSE mit geregeltem Kat

9/91
Markteinführung Kombi „Forman"

12/94
Ersetzt durch Nachfolgemodell „Felicia"

Mängel und Pannen

Mit der Elektrizität hat der Tscheche so seine Probleme. Angefangen bei banalen Dingen wie **Steckverbindungen** der **Zündspule** oder Defekten am **Zündverteiler**, dem **Steuergerät** oder anderen Bauteilen – der Teufel steckt hier oft im Kupfer. Zum Thema Elektrik sollten gleich auch **Generator** und **Regler** geprüft werden. Auch die **Benzinpumpe** besinnt sich öfters ihres vertrackten Innenlebens. Gerne stellt auch die **Wasserpumpe** unbemerkt ihren Dienst ein, bis mangelnder Nachschub an kühlendem Naß die Temperatur am Motor und damit die **Kopfdichtung** hochtreibt. Sicheres Indiz für kommende Kopfschmerzen sind Auspuff- Gerüche im Kühlwasser-Reservoir. Da **Rost** nicht nur in westlichen Produkten heimisch ist, sollte die Karosserie auf Anzeichen beginnender Korrosion abgeklopft werden. Besonders gern treibt der Rostfraß sein Unwesen an **Türunterkanten** und **Haubenfalzen**.

Daß die Marke aus dem böhmischen Mlada Boleslav inzwischen zur VW-Familie gehört, weiß heute jeder. Interessenten sollten aber auch wissen, daß der Favorit noch unter sozialistischer Regie entstand. Man sieht es auch: Über die Optik der **Karosserie** des Tschechen läßt sich trefflich streiten, über die schlampige Verarbeitung im Detail hingegen nicht. Bei anhaltenden Niederschlägen vermissen die Passagiere beim Ein- und Ausstieg durch die vier Türen eine Regenrinne.
Der **Kofferraum** zeigt sich mit niedriger Ladekante aufnahmebereit, zudem ist die Rücksitzbank klappbar, wenn erst einmal die Heckklappe umständlich mit einem Schlüssel geöffnet wurde. Die Gurte verwursteln gerne beim Zurückklappen der Rückbank, hier ist manuelle Geschicklichkeit gefragt. Der **Innenraum** umfächelt die Nasen der Passagiere mit neuzeitlichem Kunststoff-Geruch, der bei wärmerer Witterung zum Gestank mutiert. Erschwerend kommt hinzu, daß es um die Paßgenauigkeit der Plastikteile relativ schlecht bestellt ist. Bei **Bedienung und Sicht** gibt es Lob für die Übersichtlichkeit von Schaltern und Instrumenten, Tadel aber für hakelige Türschlösser und Gangschaltung, den oft unauffindbaren fünften Gang, nur mit viel Gerucke einstellbare Außenspiegel sowie nur teilweise zu öffnende Fenster vorn und hinten, die zudem nach mühevoller und langwieriger Kurbelei verlangen. Segensreich, weil gummischonend hingegen ist der Konstruktionstrick, die Scheibenwischer hübsch nervig und laut quietschen zu lassen. Sie laufen daher wirklich nur bei Regen oder Schwerhörigen. Das Radio ist so weit unten im Fußraum plaziert, daß der Fahrer wünscht, speziell bei der Senderwahl feinmotorisch trainierte Zehen sein eigen zu nennen. Die Hupe wird per schwergängigem Blinkerhebel betätigt, das Licht brennt auch ohne Zündung weiter, solange die Batterie es erlaubt. Auch beim Prüfen des Ölstands kommt kein rechter Spaß auf, da der Meßstab sehr versteckt plaziert wurde.
Beim Thema **Sicherheit** fallen die serienmäßigen Kopfstützen hinten positiv auf. Ansonsten gibt es nichts zu lachen: Leicht vom Nachwuchs selbst zu entriegelnde Kindersicherungen, prähistorisch lange Gurtpeitschen auf dem Mitteltunnel, weder Gurtstraffer noch Airbags. Beim **Fahrverhalten** macht der Favorit Pluspunkte. Straßenlage, Geradeauslauf, Kurvenlage und fixe Bremsen: alles prima. Nur das gummiartige Lenkgefühl stößt auf wenig Gegenliebe. Der **Fahrkomfort** ist okay, die Federung zeigt sich schluckfreudig, nur die Rücksitzbank ist arg dünn gepolstert. Die Heizung bläst kraftvoll, der Gebläseschalter aber ist eindeutig nicht für die menschliche Hand konzipiert. Beim **Motor** gibt es Einheitskost: Ein 1,3-Liter-Vierzylinder produziert je nach Modell 54, 60 oder 62 PS.
Das **Fazit**: Wer einen preisgünstigen Untersatz sucht, liegt hier richtig. Hohe Ansprüche darf er aber nicht stellen.



Die Entdeckung der Einfachheit: Hier werden nur die Grundbedürfnisse der automobilen Fortbewegung erfüllt

Nicht ganz unbedenklich



Modellgeschichte

1/95
Modelleinführung der 5-türigen Fließhecklimousine. Motoren: Zwei 1,3-Liter mit 40 kW/55 PS und 50 kW/68 PS

9/95
1,6-l-Motor mit 55 kW/75 PS. Fahrerairbag serienmäßig

8/96
Neu: Dieselmotor mit 1,9 Liter Hubraum und 47 kW/64 PS

Mängel und Pannen

Auch wenn der noch relativ neue Skoda mit dem alten Namen schon ein reinrassiges Kind des VW-Konzerns ist – ganz ohne Probleme geht es offenbar nicht:
So gibt der **Motor** gern Geräusche von sich, durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen**, defekte **Kraftstoffpumpen** und Probleme mit der **Wegfahrsperre** sorgten gar für unfreiwillige Parkzeiten. Als Genußmittel für unersättliche Marder mußten hin und wieder **Zündkabel** und **Kühlschläuche** herhalten. Aber auch mit Feuchtigkeit in der **Zündanlage**, undichten **Kühlwasser-Ausgleichsbehältern**, defekten **Thermoschaltern** (nur bis Bj. 95), defekten **Generatoren** und **Batterien** sowie abgenutzten **Kupplungen** gab es bisweilen schon mal Probleme.

Wer auf der Suche nach einem Fahrzeug im Format der unteren Mittelklasse zum Preis eines Kleinwagens ist, sollte ruhig mal beim Skoda-Händler vorbeischauen. Dort kann man mit etwas Glück schon einen gebrauchten Felicia finden und im Vergleich zu bekannteren, aber kaum besseren Konkurrenten durchaus ein paar Mark sparen.
Die verwindungssteife **Karosserie** überzeugt durch überwiegend gute Verarbeitung. Über die schwachen Türarretierungen, die hakeligen Schlösser und die nur umständlich zu deaktivierende Wegfahrsperre wird sich zwar mancher ärgern, wichtiger für ein preiswertes, alltagstaugliches Vehikel mit fünf Türen ist jedoch vermutlich die Nutzbarkeit des **Kofferraums**. Er läßt sich nicht nur bequem beladen, sondern faßt auch immerhin 280 Liter, nach Umklappen der teilbaren Rücksitzbank dürfen es auch 580 sein. Doch auch hier kein Licht ohne Schatten: Beim Öffnen und Schließen der Klappe gibt es grundsätzlich schmutzige Finger, und der Boden des Gepäckraums läßt sich zum Säubern nicht herausnehmen.
Bescheiden geht es auch im **Innenraum** zu. Verzicht auf alles, was auch nur annähernd mit dem Attribut Luxus belegt werden könnte, lautet hier die Devise. Immerhin fiel das Raumangebot ganz ordentlich aus, der **Fahrerplatz** läßt sich sogar auf Chauffeure bis 1,95 Meter Körpergröße passend einstellen, und das Instrumentarium ist übersichtlich sortiert. Parkmanöver dürften aufgrund der guten Rundumsicht kaum Probleme bereiten, wenn die an sich schwergängige Lenkung Servo-unterstützt ist.
Unter dem Aspekt der Sparsamkeit muß man wohl auch das **Sicherheits**kapitel sehen. Fahrer- wie Beifahrerairbag und ABS waren anfangs nur gegen Aufpreis erhältlich und dürften nicht so oft im Angebot enthalten sein. Zu niedrige Kopfstützen, ungünstig verlaufende Gurte und ein kantiges Armaturenbrett bilden darüber hinaus ein bedenkliches Szenario für den Ernstfall.
Zumal das **Fahrverhalten** des Felicia – von einem stabilen Geradeauslauf mal abgesehen – nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluß ist. In flott angegangenen Kurven bewegt man sich stets auf einem schmalen Grat zwischen Unter- und Übersteuern – und das starke Rückstellmoment der Lenkung erweist sich ebenfalls als höchst gewöhnungsbedürftig. Doch was dem Skoda hier fehlt, macht er beim **Fahrkomfort** zumindest teilweise wieder gut: Bodenwellen werden weitgehend brav geschluckt, nur die vor allem bei Autobahnetappen recht hohe Geräuschkulisse der beiden zur Wahl stehenden **Motoren** erinnert an die Preisklasse. Wer es sich aussuchen kann, sollte hier die Version mit 68 PS wählen, die nicht nur etwas kultivierter läuft, sondern trotz ihrer Mehrleistung auch noch sparsamer ist.
Das **Fazit**: Der Felicia empfiehlt sich in erster Linie für kostenbewußte Zeitgenossen, die den Sparfaktor wichtiger nehmen als ihre persönliche Sicherheit.



Felicia-Cockpit: Nicht gerade aufregend, aber funktionell. Das Lenkrad erfordert beherztes Zupacken

Vom Fortschritt überholt



Modellgeschichte

10/84
Modellreihe als drei- oder fünftürige Limousine eingeführt. Dreizylinder-Otto-Motor mit 1,0 l Hubraum und 40 kW (55 PS), zuschaltbarer Allradantrieb

7/88
Neuer Motor: 1,2 l mit geregeltem Kat und 49 kW (67 PS). Ungeregelter Kat für den 1,0 l

12/88
Karosserie überarbeitet

5/89
Stufenlose Automatik (ECVT) in Verbindung mit dem 1,2-l-Motor erhältlich

10/90
Neue Version: 1200 GLi mit 55 kW (75 PS)

1/93
Modellpflege: Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber serienmäßig

10/95
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Eines vorweg: Lassen Sie sich bei der Probefahrt nicht durch das relativ laute Laufgeräusch abschrecken. Das liegt an den mechanischen Eigenheiten eines Dreizylinder-Motors. Defekte können hier an der **Zylinderkopfdichtung** und am **Thermoschalter** auftreten. Achten Sie daher auf die Wassertemperatur, auf Gasbläschen in der Kühlflüssigkeit sowie auf Kühlmittelspuren außen am Motor. Auch dem Zustand des Zahnriemens, der überdurchschnittlich oft reißt, sollte man besondere Beachtung schenken.
Defekte **Generatoren**, lose **Kontaktstecker** und feuchte **Zündkabel** waren bei frühen Modellen keine Seltenheit, wurden aber ab 10/91 im Rahmen der Modellpflege unterbunden. Besonderes Augenmerk sollte auch den **Bremsbelägen** und der **Handbremse** gewidmet werden. Immer wieder vom TÜV bemängelt: die starke Rostanfälligkeit. Die bezieht sich nicht nur auf die **Karosserie**, sondern auch auf die **Scheinwerferreflektoren**.

Ein Kleinwagen mit Allradantrieb hat schon hohen Seltenheitswert. Abgesehen vom Fiat Panda 4x4 gibt es hier keine Alternative zum Subaru Justy. Und wer einen kleinen, allradgetriebenen Fünftürer sucht, hat gar keine andere Wahl. Denn der Japan-Mini ist wahlweise mit einer drei- oder fünftürigen **Karosserie** zu haben. Gute Verarbeitung sowie flexible Stoßfänger und seitliche Schutzleisten sind die nennenswerten äußeren Kennzeichen.
Ein Blick in den **Kofferraum** wirkt leicht ernüchternd: Der platzraubende Allradantrieb läßt ihn gerade mal 155 Liter fassen. Immerhin ist er vollständig ausgekleidet und dank halbseitig umklappbarer Rücksitzlehne einigermaßen variabel. Auch im **Innenraum** geht es etwas beengt zu. Auf allen vier Sitzen sind Kopf- und Beinfreiheit stark eingeschränkt. Für die Fond-Passagiere gerät das Ein- und Aussteigen beim Dreitürer zum Problem. Ziemlich unpraktisch funktionieren auch die Gurte auf der Rückbank und die nur grobrastig einstellbaren Vordersitzlehnen. Für allfälligen Kleinkram gibt es ein unbeleuchtetes, nicht abschließbares Handschuhfach. Weitere Ablagen sind allerdings nur schwer zu finden.
Dafür macht der kleinste Sproß der Subaru-Familie in Sachen **Bedienung und Sicht** wieder einiges wett: Allradzuschaltung per Knopfdruck, klar und übersichtlich gestyltes Armaturenbrett, alle Hebel griffgünstig und alle Schalter beleuchtet. Dazu eine wirklich übersichtliche Karosserie.

Zur **Sicherheit** ist wenig Positives zu vermelden. Mit Ausnahme einer abgeflachten, glatten Karosseriefront, versenkten Türgriffen und einer Nebelrückleuchte schweigt hier des Sängers Höflichkeit. Zu kurze Kopfstützen, vorstehende Gurtbeschläge und nicht am Sitz befestigte Gurtschlösser entsprechen nicht dem Stand der Technik. Dafür ist das **Fahrverhalten** wirklich gutmütig und tröstet einen halbwegs über das gänzliche Fehlen von Airbags hinweg. Nur Vollbremsungen sollte man beim Allradbetrieb möglichst unterlassen, denn hier droht unter Umständen Schleudergefahr. Die exakte, ausreichend Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung gibt dagegen keinen Anlaß zur Klage. Eher schon der mangelnde **Fahrkomfort**: Hier wirkt der Justy unkomfortabel und bockig, von den schlecht profilierten Sitzen und dem hohen Geräuschniveau ganz zu schweigen. Sehr effektiv arbeitet die Heizung und Lüftung.



Der Justy-Fond bietet nur Sitzzwergen ausreichenden Knieraum. Die Gurtbedienung könnte unkomplizierter sein

Bei den **Motoren** ist das 75-PS-Aggregat des 1200 GLi die erste Wahl. Schon bei niedriger Drehzahl sorgt es für ordentlichen Vortrieb. Geheimtip für Schaltmuffel: die stufenlose ECVT-Automatik beim 1,2-l-Motor mit 67 PS. Aber Achtung: Der ohnehin schon hohe Verbrauch steigt damit noch stärker.
Das **Fazit**: Der mittlerweile fast 15 Jahre alte Subaru-Mini kann sein hohes Alter nicht verhehlen. Interessant dürfte er in erster Linie für Bewohner hügeliger Gegenden sein, die mit flachem Budget steile – und womöglich verschneite – Pisten erklimmen müssen.

Nicht an jeder Ecke



Modellgeschichte

5/93
Modelleinführung als fünftürige Schrägheck-Limousine mit permanentem Allradantrieb. Zwei Motoren: 1.6 l mit 66 kW/90 PS und 1.8 l mit 76 kW/103 PS

10/94
Sondermodell „Pirsch" mit höhergelegtem Fahrwerk und Frontbügel

3/95
Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig

9/95
Neuer Motor: 2.0 l mit 85 kW/115 PS ersetzt den 1.8 l

2/96
Sondermodell „Sport" mit Front- und Heckspoiler sowie Seitenschwellern

Mängel und Pannen

Der Subaru Impreza läßt seine Fahrer nach unseren Erkenntnissen nur äußerst selten im Stich. Der weitaus größte Teil der registrierten Pannen war auf Reifendefekte zurückzuführen, die aber kaum dem Auto angelastet werden können. Aus dem freien Zubehörmarkt nachgerüstete **Wegfahrsperren** nahmen ihren Job mitunter zu ernst und verweigerten auch dem rechtmäßigen Inhaber die Abfahrt. Seltene Einzelfälle waren defekte **Batterien** bei älteren Fahrzeugen. Ansonsten: Fehlanzeige.

Manchmal ist die Welt schon ungerecht. Mit dem Impreza hat Subaru ein Auto im Programm, das gefällig aussieht, reichlich Rallye-Lorbeeren geerntet hat und eine Menge Technik fürs Geld bietet. Trotzdem sieht man ihn nicht gerade an jeder Ecke.

Seine vier- oder fünftürige **Karosserie** ist sehr ordentlich verarbeitet und hinterläßt einen stabilen Eindruck, die dicken Stoßfänger verkraften auch mal einen Knuff. Der **Kofferraum** bietet für einen kompakten Allradler erfreulich üppige Ausmaße und läßt sich über die tiefe Ladekante leicht beladen.

Da geht's vorn schon ein wenig bescheidener zu. Zwar bietet der **Innenraum** Bewegungsfreiheit für vier Erwachsene, aber mit dem Knieraum im Fond ist es nicht sehr weit her. Auch die schummerige Innenbeleuchtung weckt eher Erinnerungen an düstere Kellerverliese denn an einen modernen Kompaktwagen. Auch der **Fahrerplatz** könnte ein etwas flotteres Ambiente ohne weiteres verkraften. Zwar ist ihm sachlich bis auf die zu tiefe Radioposition kaum etwas vorzuwerfen, aber im Cockpit eines Rallye-Weltmeisters erwartet man eben doch ein wenig mehr als grauen Allerwelts-Kunststoff.

Zum Beispiel auch zwei Airbags, aber die gab es serienmäßig erst seit 1995. Vorher war dieser wichtige Beitrag zur **Sicherheit** aufpreispflichtig, und viele Erstkäufer haben die Mehrausgabe gescheut. Das gleiche gilt übrigens für ABS, das bis heute nur in den Topversionen ohne Aufpreis mit von der Partie ist. Eigentlich unverständlich, werden doch gerade Allradler häufig auf schlüpfrigem Terrain bewegt. Erschwerend hinzu kommt, daß sich die Bremsen des Impreza nicht sonderlich gefühlvoll dosieren lassen.

Ansonsten offenbart das **Fahrverhalten** des Impreza jedoch die ganze Klasse eines Weltmeisters: Gekonnt abgestimmt liegt er auch in sehr schnellen Kurven absolut neutral und schiebt im hoch angesiedelten Grenzbereich beherrschbar über alle vier Räder zum Außenrand. Zicken wie ein plötzlich auskeilendes Hinterteil sind ihm dabei völlig fremd.

Schade nur, daß es um den **Fahrkomfort** nicht genau so gut bestellt ist: Kurze Asphaltflicken dringen ungefiltert ins Sitzfleisch vor, und die Sitzlehnen sind schlicht zu kurz, unterstützen kaum die Schultern. Bei höherem Tempo geraten auch noch die rahmenlosen Seitenscheiben in den Geschwindigkeitsrausch. Doch auch die **Motoren** zählen nicht zu den Leisetretern: Die Vierzylinder-Boxer entwickeln zwar kaum störende Vibrationen,

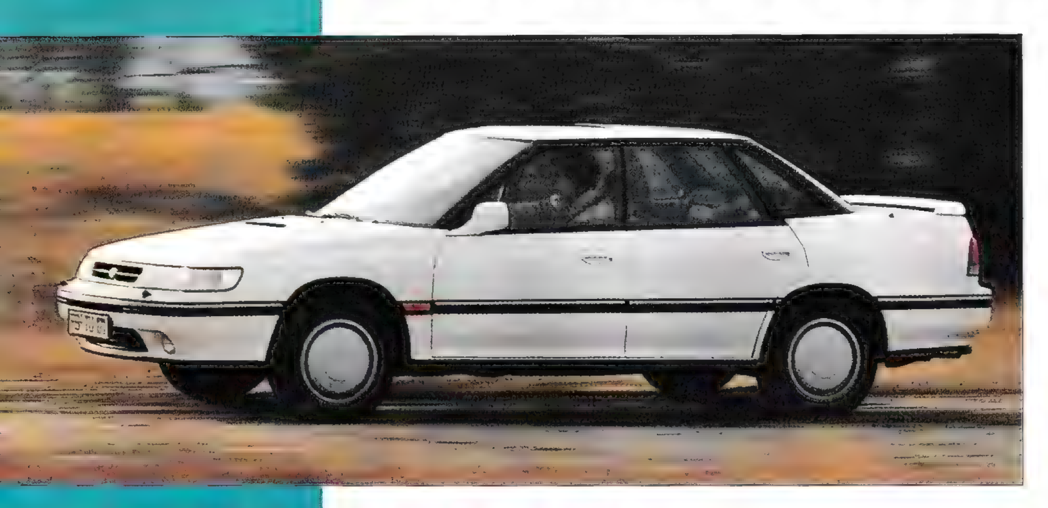


Nicht gerade weltmeisterlich: Die erste Reihe im Impreza wirkt etwas bieder, sachlich aber ist alles okay

machen aber durch ihr kerniges Laufgeräusch auf sich aufmerksam. Und bedingt durch den schweren und kräftezehrenden Allradantrieb sorgen sie auch an der Tankstelle nicht eben für Heiterkeit. Die eindeutig beste Wahl ist der Zweiliter mit 115 PS, der jedoch erst seit 1995 angeboten wird.

Das **Fazit**: Wer in dieser Klasse auf Allradantrieb aus ist, kommt schon aus finanziellen Gründen kaum am Impreza vorbei. Und auch aus technischer Sicht gibt es nur wenig Kritik. Das größte Problem für Kaufinteressenten dürfte die geringe Verbreitung sein.

Die Allrad-Alternative



Modellgeschichte

10/89
Einführung der Modellreihe als viertürige Stufenheck- und fünftürige Kombilimousine mit Vierzylinder-Boxermotoren: 1,8 l mit 76 kW (103 PS) und 2,2 l mit 100 kW (136 PS). Alle Modelle mit permanentem Allradantrieb

4/91
Sondermodelle „Edition" mit ABS und „Gala" mit Tempomat und Klimaanlage

9/91
2 l mit 85 kW (115 PS) und 2-l-16V-Turbo mit 147 kW (200 PS)

5/94
Modellwechsel. 2,2 l jetzt mit 94 kW/128 PS

3/95
ABS serienmäßig für alle Modelle. Sondermodell „Classic" mit Klimaanlage und Lederausstattung

10/96
Neu: Kombi-Variante „Outback" mit größerer Bodenfreiheit

Mängel und Pannen

Wer sich für einen Subaru Legacy mit **Automatikgetriebe** interessiert, sollte beim Baujahr 1991 auf Geräusche aus dem Antrieb achten.
Bei den Modellen mit Schaltgetriebe der Baujahre 90/91 rutscht mitunter die **Kupplung** durch. Test: Mit angezogener Handbremse langsam einkuppeln. Tritt beim Auskuppeln ein Geräusch auf, könnte das auf ein reißendes **Kupplungsseil** hinweisen – und eine undichte **Servolenkung** macht meist mit Öltropfen unter dem Wagen auf sich aufmerksam.
Beide Problemfelder wurden jedoch ab Modelljahr 91 bzw. 93 beseitigt.
Probleme mit den Antriebswellen gibt es vor allem bei den Baujahren 1991 und 92. Ärger macht mitunter die **elektrische Benzinpumpe**, bei älteren Modellen rissen mehrfach auch die **Zahnriemen**. **Batterien**, **Zündkabel** und **Zündkerzen** stellten den Dienst ein. Durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und **Motordefekte** nehmen zu.

Der Subaru Legacy zählt in weiten Teilen Deutschlands zu den Exoten im Straßenbild, in bergigen Gefilden sieht man ihn dafür umso häufiger. Kein Wunder in Anbetracht des serienmäßigen Allradantriebs, doch die daraus resultierende hohe Anhängelast macht das Subaru-Flaggschiff auch für die Zeitgenossen interessant, die häufig Wohnwagen oder Pferdeanhänger ziehen müssen.
Die **Karosserie** entspricht zwar nicht mehr den jüngsten Design-Strömungen, ist aber praktisch und gut verarbeitet. Ist der **Kofferraum** erst einmal mit dem Schlüssel von außen geöffnet, gibt es zufriedene Gesichter: sehr viel Platz, sehr variabel. Beim Vorklappen der Mittelarmlehne entsteht eine Ladeluke, die Rücksitzlehne kann zudem getrennt vorgeklappt werden.
Im **Innenraum** können es sich Personen bis 1,95 Meter Körpergröße auf den Vordersitzen bequem machen und das großzügige Platzangebot genießen. Auch auf der Rückbank läßt es sich kommod reisen, vom umständlichen Ein- und Ausstieg durch zu schmale Fondtüren einmal abgesehen. Ärgerlich: Die Vordersitzlehnen sind nur grobrastig einstellbar, die Kopfstützen rutschen beim Einstellen zu leicht aus der Halterung.
Beim Stichwort **Bedienung und Sicht** stehen die übersichtliche Karosserie und das große Sichtfeld auf der Habenseite. Die Scheinwerfer geben sich zwar Mühe, Licht ins Dunkel zu bringen, sind bei Regen aber überfordert. Fast alle Bedienungselemente sind erfreulich funktionell plaziert, nur mit klobigen Jagdstiefeln fällt der zu geringe Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal auf. Die **Sicherheit** wird nicht nur durch stark verkleinernde Rückspiegel eingeschränkt. Wer während der Fahrt die Lehne nachjustiert, kann den Überblick verlieren, wenn diese dabei plötzlich wegklappt. Auch die hinteren Kopfstützen sowie die vorstehenden Gurtbeschläge sind nicht gerade vertrauenerweckend.
Das **Fahrverhalten** ist problemlos, Geradeauslauf und Handlichkeit in Verbindung mit der exakten Lenkung und wirksamen Bremsanlage sprechen für sich. Eine ausgewogene Fahrwerksabstimmung mit gutem Schluckvermögen der Federung und die entspannte Sitzposition in körpergerechtem Mobiliar würden guten **Fahrkomfort** sicherstellen, wäre da nicht das laute Fahrgeräusch bei hohem Tempo. Da der Allradantrieb Leistung schluckt, ist unter den



Modern gestylt und komplett bestückt. Im Legacy-Cockpit findet sich jeder auf Anhieb zurecht

Motoren die Basisversion mit ihren 103 PS nicht unbedingt die erste Wahl. Neben dem 115-PS-Aggregat ist vor allem das 2,2-l-Triebwerk mit 136 PS eine harmonische Kraftquelle. Wer Leistung satt will und hohen Verbrauch nicht scheut, sollte die seltene Turbo-Variante mit 200 PS suchen.
Das **Fazit**: Wer auf ein ausgewachsenes Allrad-Mobil angewiesen ist, findet im Legacy eine preisgünstige Alternative. Potentielle Käufer sollten jedoch bereit sein, in Sachen Sicherheit und Geräuschkomfort gewisse Abstriche hinzunehmen.

Komfort: nicht vorhanden



Modellgeschichte

12/83
Einführung der Modellreihe SA 310: Dreitüriger Kleinwagen mit Dreizylinder-1,0-l-Motor (37 kW/50 PS)

10/84
Modellname geändert: „Swift". Neuer 1,3-l-Vierzylinder-Motor

9/85
Automatik-Getriebe für 1,0-l-Motor erhältlich

9/89
Neu: Stufenheck-Modell und Allrad-Variante

5/92
Einführung der Cabrio-Version

9/95
Fahrerairbag serienmäßig

12/95
Stufenheck-Version und Cabrio eingestellt. Schrägheck-Variante nur noch mit 1,0-l-Motor erhältlich

11/96
Beifahrerairbag serienmäßig

Mängel und Pannen

Der Swift zählt zu den zuverlässigen Vertretern der Kleinwagen-Gattung. Trotzdem sollten Sie bei den Baujahren bis 1989 unbedingt den **Zahnriemen** prüfen. Wenn der reißt, wird's teuer. Auch defekte **Batterien** und **Generatoren**, feuchte **Zündkerzen** sowie vom Marder gekappte **Zündkabel** und **Verteilerkappen** ließen manchen Besitzer den Pannendienst verständigen. Kostspielig sind Reparaturen am **Getriebe**. Hier sollten Sie auf Schaltschwierigkeiten achten. Häufige Stadteinsätze lassen die **Kupplung** schnell verschleißen. Rost findet sich eigentlich nur an der gesamten **Auspuffanlage**. Schlechte Kontakte oder durchgebrannte Sicherungen verursachen Probleme bei der **Beleuchtung**, und der Pedalweg der **Fußbremse** ist oft zu lang. Unter die Rubrik „Verarbeitungsmängel" gehören bis zum Baujahr 1992 undichte **Türscheiben**, verbogene oder gar ab gebrochene **Schlüssel**, schlecht eingepaßte **Türen**, klappernde **Heckablagen** und **Armaturenbretter**.

Man mag es kaum glauben, doch von diesem eher unscheinbaren Auto wurden in den letzten 14 Jahren beinahe 150 000 Exemplare allein in Deutschland verkauft. Die je nach Ausführung drei- oder fünftürige **Karosserie** ist ganz solide verarbeitet. Die großflächigen, nachgiebigen Stoßfänger und die bei neueren Modellen serienmäßigen Seitenschutzleisten können aber nicht verhindern, daß die Frontblinker schon bei leichten Feindberührungen dran glauben müssen. Der **Kofferraum** der Schrägheck-Variante ist nicht nur extrem klein (185 Liter), er läßt sich zudem durch die hohe Ladekante und die weit hinein ragenden Radkästen auch noch schlecht beladen. Immerhin gibt es eine klappbare, asymmetrisch zu teilende Rücksitzlehne.
Geräumig dagegen ist der **Innenraum**. Auch größere Personen finden eine bequeme Sitzposition und steigen vorn bequem ein und aus. Warum das Angurten hinten so umständlich sein muß, das Handschuhfach nicht beleuchtet ist und es auch sonst keine Ablagemöglichkeiten für Kleinkram gibt, ist schwer nachvollziehbar. Ebensowenig, warum das Thema **Bedienung und Sicht** offenbar so stiefmütterlich behandelt wurde. Einzige Lichtblicke: Die Übersichtlichkeit, das klar gestylte Armaturenbrett und in einem Lenkstockhebel gut plazierte Bedienelemente. Ansonsten ärgert man sich schwarz. Beispiele gefällig? Der glatte Kranz des Lenkrads erlaubt kein ordentliches Zupacken, und der Ölmeßstab muß erst mühsam gesucht und dann fummelig aus seinem Rohr gezogen werden. Das umständliche Entriegeln der Hintertüren und stark verkleinernde, nur schlecht einstellbare Außenspiegel sind ebenfalls keine Ruhmesblätter.
Auch in punkto **Sicherheit** erntet der Swift keine Lorbeeren: Viel zu niedrige Kopfstützen, gefährlich vorstehende Gurtbeschläge, im Hüftbereich ungünstig anliegende Gurte und eine Kindersicherung, die den Namen nicht verdient. Airbags sind erst in Modellen ab 9/95 zu finden.
Gut dagegen: das **Fahrverhalten**. Mit unliebsamen Überraschungen müssen Sie beim Swift nicht rechnen. Den Preis dafür zahlt der Swift-Fahrer jedoch beim **Fahrkomfort**. Daß er wenigstens entspannt sitzt, ist hier nur als Trostpflaster zu sehen.
Bei den **Motoren** ist die Auswahl groß. Von den Dreizylindern sollte man wegen der vornehmlich ungeregelten Katalysatoren und des hohen Lärmpegels Abstand nehmen.



Klar gestyltes Cockpit: Airbags fehlen bei älteren Modellen ebenso wie ein rutschfester Lenkradbezug

Besser: die sparsamen 1,3-l-Vierzylinder mit 68 oder 74 PS, die ebenso wie der 101 PS starke Vierventiler seit Februar 1989 mit geregeltem Kat zu haben waren.
Das **Fazit**: Der Suzuki Swift zählt zu der Sorte Kleinwagen, die einen ständig daran erinnern, daß sie klein sind. Das trifft vor allem auf den Kofferraum – Ausnahme: die Stufenheck-Version – und den nicht vorhandenen Fahrkomfort zu. Dafür verzeichnet er allerdings auch auf der Habenseite Kleinwagen-typische Vorteile: gute Handlichkeit und niedriger Verbrauch.

Kein billiges Vergnügen



Modellgeschichte

1980
Markteinführung LJ 80 mit zunächst 40 PS, später wegen der günstigeren Versicherungsklasse auf 39 PS reduziert

1981
Vorstellung SJ 410 mit 1,1-l-Motor und 33 kW/45 PS

1984
LJ 80 eingestellt. Neu: SJ 413 mit neuem 1,3-l-Motor und 47 kW/64 PS

1986
Mit ungeregeltem Kat und 44 kW/60 PS lieferbar

1988
Namensänderung auf SJ Samurai und Facelift

1991
Einführung des 1,3-l-Motors mit elektronischem Vergaser und geregeltem Kat. Leistung: 51 kW/69 PS

Mängel und Pannen

Ölverluste an Motoren und Getrieben sind häufig anzutreffen, sogenannte Schwarzschlammbildung am Öleinfülldeckel zeugt von mangelnder Pflege. Die 1,1-l-Motoren halten Dauerstreß bei langen Touren kaum aus. Kalte und feuchte Witterung setzt den **Vergasern** und der **Zündanlage** zu.
Unterbrecherkontakte verschleißen beim 410er besonders schnell. Außerdem macht die zu klein geratene **Batterie** im Winter oft schlapp. Die Kupplung wird häufig durch ausgehängte **Betätigungsseile** lahmgelegt, und die **Lenkung** hat manchmal zuviel Spiel. Teuer wird's, wenn die sogenannte **Differentialsperre** an der Hinterachse defekt ist. Da diese nur zur Unterstützung der Handbremse dient, kann sie beim verbotenen Einsatz als Traktionshilfe leicht brechen. Ebenso sorgfältig kontrollieren sollte man die **Radlager**, beide hinteren **Stoßdämpfer**, den **Unterboden** und die **Radaufhängungen**.

Als 1980 die ersten LJ 80 mit für den europäischen Markt notdürftig angeflickten Stoßfängern auf unseren Straßen und in Schlammkuhlen für Aufsehen sorgten, wollte niemand so recht an deren Erfolg glauben. Aber nachdem der SJ 410 ein Jahr später den lahmen LJ ablöste, waren die Weichen gestellt. Der kleine Suzuki war der Vorreiter und Schrittmacher des heutigen Geländewagen-Booms.
Die **Karosserie** des dreitürigen Cabrio oder geschlossenen Vans hat kaum Überhänge, hält einiges aus – und der stabile Leiterrahmen sowie die Stoßfänger taugen für schwere Geländetouren. Wer das Cabrioverdeck häufiger auf- und abbauen möchte, sollte Zeit und kräftige Fingernägel mitbringen. Die paar Quadratzentimeter Fläche hinter der Rückenlehne als **Kofferraum** zu bezeichnen, wäre übertrieben. Für größere Gepäckstücke klappt man die mickrige Rückbank um. Verhältnismäßig zufriedenstellend ist die Bedienung und Wirkung der Heizung und Lüftung. Sogar ein Umluftschalter ist vorhanden.
Angesichts von nur 3,43 m Außenlänge sollte es niemanden wundern, daß im **Innenraum** drangvolle Enge herrscht. Außerdem könnten beim Zurückklappen der dünnen Vordersitze die Füße der Fond-Passagiere eingequetscht werden. Überraschend gut kommt der SJ im Kapitel **Bedienung und Sicht** weg: Griffgerechte Kombihebel, übersichtliche Instrumente und die gute Rundumsicht machen ihn zum perfekten Stadtfahrzeug. Negativ fallen nur das glatte und dünne Lenkrad sowie der versteckte Warnblinkanlagenschalter auf. Und beim Thema **Sicherheit** bekommt der freche Stoppelhopser leider noch mehr Punktabzüge. Der Tank liegt im Heckdeformationsbereich, harte und teilweise kantige Innenraumkonturen, lange Gurtpeitschen, Beckengurte hinten und zu kurze Kopfstützen vorne gefährden die Passagiere bei Unfällen.
Während die Beurteilung des **Fahrverhaltens** im Gelände trotz fehlender Differentialsperren noch ganz gut ausfällt, machen der unruhige Geradeauslauf und das Kurvenfahren auf der Straße weniger Spaß. Auf nassem Asphalt tendiert das Heck beim Abbiegen zum Ausbrechen. Ebenfalls kaum zufriedenstellend ist das bockig harte Fahrwerk. Von **Fahrkomfort** kann keine Rede sein! Schon leichte Bodenwellen bringen den SJ samt Passagieren zum Hoppeln. Bei hohen Geschwindigkeiten nerven laute Windgeräusche. Aufs Gehör gehen auch die **Motoren**. Empfehlenswert ist nur der 1,3 l mit Kat und 69 PS ab Baujahr 91.



Auch die lustigen Streifen auf den Sitzen trösten nur bedingt über den dürftigen Komfort hinweg

Fazit: So lustig der kleine SJ oder Samurai auch aussieht, er sollte höchstens als reines Spaßauto oder Zweitwagen eingesetzt werden. Denn lange Autobahntouren werden schnell zur Qual. Außerdem gehen viele Besitzer recht rauh mit ihm um. Und Dauereinsätze im Gelände gehen an dem ziemlich billig gebauten Suzuki nicht spurlos vorüber. Trotzdem ist er auch als Gebrauchtwagen noch ganz schön teuer.

Auf der weichen Welle



Modellgeschichte

9/88
Modelleinführung als dreitüriger Geländewagen (Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar) mit geschlossenem oder offenem Aufbau und 1,6-l-Benzinmotor mit 59 kW (80 PS)

2/90
Automatische Freilaufnaben ersetzen die manuellen

6/91
Zusätzlich fünftürige Langversion (Vitara Long) mit Exklusiv-Ausstattung und 1.6-l-16V-Motor mit 71 kW (97 PS)

3/95
2-l-V6-Motor mit 100 kW (136 PS) für lange Ausführung, dreitürige Limousine und Cabrio nur noch als „de Luxe"

10/95
2-l-Turbodiesel-Motor mit 52 kW (71 PS). 1,6-l-16V-Motor auch für kurze Ausführung erhältlich

3/96
Neu: Vitara X-90

9/96
Airbags für Fahrer und Beifahrer serienmäßig

Mängel und Pannen

Auf einen Blick unter die Motorhaube sollte man vor allem deshalb nicht verzichten, um festzustellen, ob die **Servopumpe** der Lenkung und die **Kühlwasserschläuche** noch dicht sind. Die Elektrik ist ein weiterer Schwerpunkt für Pannen: defekte **Kabel** und **Kontaktprobleme**, vor allem im Bereich der **Beleuchtung**. Die **Sicherungen** reagieren empfindlich auf Feuchtigkeit, und die **Generatoren**, **Anlasser** und **Magnetschalter** sowie deren Anschlüsse fallen häufig schon nach kurzer Betriebszeit aus. Weitere Problemfelder: **Batterien**, gelegentlich defekte **Motoren** und **Kupplungen** (bis 92) sowie bei Modellen bis Baujahr 94 blockierende **Wegfahrsperren**. Wie sein kleiner Bruder Swift ist auch der Vitara mit **Zündkabeln** bestückt, bei denen hungrige Marder gern anbeißen.

Wer den kleinen SJ als zu ruppig empfindet – und das ist vor allem bei weiblichen Kunden der Fall, dem bietet sich mit dem Vitara die passende Alternative. Den kompakten Geländewagen gibt es mit drei oder fünf Türen, mit festem Dach oder – wie abgebildet – als Cabrio. Die **Karosserie** zeichnet sich durch große Bodenfreiheit und kurze Überhänge aus. Das Reserverad ist gut zu erreichen, allerdings auch für Diebe. Die Seitentüren fallen wegen der unterdimensionierten Türarretierungen zu leicht wieder ins Schloß. Im **Kofferraum** vermißt man Halterungen für Warndreieck und Verbandkasten sowie Verzurrösen zum Sichern der Ladung. Die Sitzbank im Fond läßt sich längs verstellen, Lehne und Sitzfläche kann man halbseitig umlegen, um den besonders in der dreitürigen Version kleinen Kofferraum zu vergrößern. Selbst großgewachsene Insassen finden im **Innenraum** des Vitara ausreichend Platz. Über den praktischen Nutzen eines Teppichbodens bei einem Geländewagen kann man streiten. Zu wenige Ablagen vorn und im Fond sind auf jeden Fall ein Manko.
Die hohe Sitzposition und die Lage der Hebel und Schalter für Haupt- und Nebenfunktionen sorgen dafür, daß es mit **Bedienung und Sicht** des Suzuki keine Probleme gibt. Außerdem auf der Plus-Seite: Helle Deckenleuchte und zwei Spot-Leseleuchten vorne, griffiges, höhenverstellbares Leder-Lenkrad, zwei elektrisch einstellbare Außenspiegel und elektrische Fensterheber. Negativ: Kofferraum und Tank sind nicht an die Zentralverriegelung gekoppelt, die sich nur von der Fahrertür aus schalten läßt. In Sachen **Sicherheit** sammelt er gute Zensuren für die nachgiebige, abgeflachte Frontpartie, versenkte Wischerarme und einen Tank, der vor der Hinterachse liegt. Weniger gut: Die Gurtschlösser vorn sind nicht am Sitz befestigt, und die Lehnen können beim Verstellen versehentlich wegklappen. Beim **Fahrverhalten** erleichtern die exakte Servolenkung und die guten Bremsen die Arbeit des Fahrers. In nassen Kurven neigt das Heck allerdings stark zum Ausbrechen – und der Geradeauslauf auf welliger Straße muß vom Fahrer durch Lenkkorrekturen erzwungen werden. Der **Fahrkomfort** wird durch die entspannte Sitzposition und die Ruhestütze für den Kupplungsfuß gefördert. Weniger freut man sich über die stuckerige Federung, das aufdringliche Motorgeräusch und die zu schmalen Lehnen.



Vier Speichen im Lenkrad, aber Airbags gab's erst ab Modelljahr 97: Vitara-Lenker sollten sich vorsehen

Zu den **Motoren**: Schon das Basis-Triebwerk mit 1,6 l Hubraum macht den Vitara ziemlich flott. Der 2-l-V6-Motor kann das zwar noch deutlich besser, läßt sich das aber auch mit einem entsprechenden Zuschlag an der Tankstelle entlohnen. Den sparsamen 2-l-Turbo-Diesel führt Suzuki erst seit Herbst 95 im Lieferprogramm.
Das **Fazit**: Wem der SJ zu hart und ein Pajero zu teuer ist, der findet mit dem Vitara einen akzeptablen Kompromiß. Mit ihm wählt man ein Spaßauto, das seinen Fahrer nur höchst selten im Stich läßt.

Drei Türen, ein Motor



Modellgeschichte

1/85
Modellreihe mit Frontantrieb eingeführt

9/87
Einführung des 1,5-l-Dieselmotors

3/90
Modellüberarbeitung. Neu: 1.3 XLi mit 55 kW/75 PS

3/96
Modellwechsel: Nachfolger ausschließlich mit 1,3-l-Motor und 55 kW/75 PS erhältlich

Mängel und Pannen

Daß diese Spalte wohlgefüllt ist, liegt vor allem daran, daß es den Starlet schon seit mehr als zehn Jahren gibt. Tatsächlich ist er das Auto mit den wenigsten Pannen in der ADAC-Statistik 1996. Bei den Baujahren 88 und 89 muß man mit defekten **Zylinderkopfdichtungen** rechnen – auf Blasen im Kühlwasser und auf Wasserdampf im Abgas achten! Marder-Attacken auf die Zündkabel, defekte **Unterbrecherkontakte** bei den 1-l-Motoren bis Baujahr 87und feuchte bzw. defekte **Zündkerzen** verursachen hin und wieder Zündungsprobleme. Die **Batterie** schwächelt häufig schon bei jungen Fahrzeugen. Bei den Modellen bis 1986 brechen häufig die **Auspuffrohre**, und bei den überwiegend in der Stadt gefahrenen Starlets ist der Verschleiß an **Bremsscheiben** und **Klötzen** erheblich. Zwar ist der **Rostschutz** besser als beim Vorgängermodell, doch ein Blick unter den Starlet ist sinnvoll. Geräusche aus dem Heck stammen häufig von den Stoßdämpfern, die aber zumeist intakt sind.

Früher war es gar nicht so einfach, einen Starlet zu kaufen. Zuvor mußte man wählen. Drei- oder Fünftürer etwa hieß die Frage, hinzu kamen zahlreiche Motorvarianten. 1990 aber war Schluß damit, Übersichtlichkeit statt Vielfalt hieß die Devise. Drei Türen, ein Motor, basta. Einzige Extravaganz: ein Sonnendach gegen Aufpreis. Das Resultat war die konsequente Straffung eines Modellprogramms, das jetzt so übersichtlich ist wie der Starlet selbst.

Viel zu übersehen gibt's eigentlich nicht, denn die **Karosserie** ist nur 3,72 Meter lang und 1,60 Meter breit. Ein handliches Format. Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar: So läßt sich der recht kleine **Kofferraum** von 226 auf 490 Liter vergrößern. Die Ladekante liegt auf Höhe des Stoßfängers. Der Platz im **Innenraum** reicht vorne aus, hinten wird es eng. Der Starlet-Fond-Passagier sollte über eine gewisse Behendigkeit verfügen, denn die braucht er, um den Fond erreichen zu können.

Bedienung und Sicht genügen den Anforderungen in dieser Klasse. An der Karosserie gibt es keine Überhänge, die der Fahrer nicht erkennen kann, die Instrumentierung des Starlet-Cockpits beschränkt sich auf drei T's: Tacho, Tankuhr, Thermometer. Der – bis Baujahr 1992 – einzige Außenspiegel hält, was sein Name verspricht: Er sitzt links außen und ist von außen verstellbar. Eine Kartentasche in der Beifahrertür fehlt, und das Handschuhfach ist bereits mit Lektüren im Format DIN-A4 hoffnungslos überfordert. Da gibt es schon Probleme: Wohin mit dem Kleinkram? Den dicken Atlas läßt man am besten gleich daheim. Auch in Sachen **Sicherheit** gibt es Lob und Tadel: Toyota war zwar der erste Hersteller, der in dieser Fahrzeugklasse ein elektronisches ABS anbot, Airbags dagegen sind erst für das jüngste Modell im Angebot.

Das **Fahrverhalten** ist gutmütig, der Starlet stellt den Fahrer auch in schnell gefahrenen Kurven nicht vor Probleme. Beim **Fahrkomfort** muß man wegen der unausgewogenen Feder-Dämpfer-Abstimmung ein paar Abstriche machen. Die Geräuschentwicklung hält sich in erträglichen Grenzen.

Zwei **Motoren** gab es in den ersten Jahren im Starlet. Ab Baujahr 85 hatte er entweder 992 cm^3 mit 40 kW (54 PS) oder 1280 cm^3 mit 55 kW (74 PS) unter der Haube. Beide liefern ordentliche Fahrleistungen, laufen aber rauh und verbrauchen viel Normalbenzin. Technische Besonderheit des 1,3-l-Motors:



Simplizität auch im Cockpit: Dank bescheidener Ausstattung findet sich hier jeder auf Anhieb zurecht

ein Auslaß-, aber zwei Einlaßventile pro Zylinder. Seit 1986 gibt es den Starlet 1,3 S mit 55 kW (74 PS) und Euro-Kat, seit Ende 89 denselben Motor mit geregeltem Kat und 53 kW (72 PS). Einen Selbstzünder im Starlet lieferte Toyota seit 1987. Der bis Anfang 1990 angebotene 40 kW (54 PS) starke Diesel mit 1453 cm^3 Hubraum ist ein recht rauhes, ansonsten aber gutes Triebwerk.

Das **Fazit**: Den Toyota Starlet sollte in die engere Wahl ziehen, wer sich für ein anspruchsloses, sehr zuverlässiges und preiswertes Alltagsmobil interessiert.

Optisch unauffällig



Modellgeschichte

8/83
Neue Modellreihe mit Frontantrieb eingeführt, Kombi weiter mit Heckantrieb

5/85
Erste Kat-Motoren eingeführt

9/86
Neu: Compact-Modelle mit Euro-Kat

9/87
Neuauflage der Modellreihe (alle mit Kat-Motoren). Neuer Motor: 1,6 l 16V mit 66 kW/90 PS

8/88
Corolla Tercel 4x4 ersetzt bisherigen Tercel

7/92
Modellwechsel

8/93
2,0-l-Dieselmotor mit Kat

5/95
Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig

7/97
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Ganz frei von Mängeln bleibt auch der Zuverlässigkeits-Musterknabe Corolla nicht. Bei einigen Motoren wurde bereits nach ein paar tausend Kilometer ein starker Anstieg des **Ölverbrauchs** beobachtet. Folgen: Motorschäden wegen Ölmangels, Überhitzung, defekte **Zylinderkopfdichtungen** (bis Baujahr 88). Tip: Auf ungewöhnliche Motorgeräusche achten. **Kühl-** und **Unterdruckschläuche** sind zuweilen nicht ganz dicht, die **Kupplung** verschleißt früh. Anfällig ist bei älteren Modellen die Elektrik. Verbrannte **Unterbrecherkontakte**, feuchte **Verteilerkappen** und **Zündkerzen**, defekte **Zündanlagen** und **Batterien** stellen die Freundschaft zum Corolla bisweilen auf eine ebenso harte Zerreißprobe wie zerbröselnde **Dichtungen** an **Türen** und **Antriebswellen**. Weitere bekannte Schwachpunkte: **Vergaservereisung**, gebrochene **Auspuffrohre**, defekte **Chokes**, klappernde **Sitze**, erhöhter **Reifenverschleiß** und Schwierigkeiten mit der Fernentriegelung der **Heckklappe**.

Corolla-Fahrern geht's zuweilen wie Kindern von Großfamilien: An fast jeder Ecke treffen sie einen Verwandten. Der Japan-Golf ist nach wie vor weltweit das meistverkaufte Auto. Bei uns machte sich der kompakte Toyota vor allem durch seine Zuverlässigkeit einen guten Namen. Seit Jahren rangiert er in der ADAC-Pannenstatistik ganz oben. Das schafft Vertrauen. Corolla, der Zuverlässige. Dieser Ruf im Rücken ist die halbe Miete. Denn optisch drängt sich der Corolla Compact nicht unbedingt auf. Er reiht sich brav in die Reihe der grauen Mäuse aus Japan ein. An seiner runden **Karosserie** könnte auch das Emblem von Mazda oder Nissan kleben. Die fast schon auffällig unauffällige Tarnkappen-Taktik setzt sich im **Innenraum** fort. Motto: viel Plastik, wenig Individualität.

Tadellos, wie von Japanern gewohnt: Verarbeitung, **Bedienung und Sicht**. Da hat man alles sofort im Blick und Griff. Auch an der Übersichtlichkeit der Fließheck-Karosserie gibt's ebenfalls nichts zu kritisieren. Beim Platzangebot überrascht der Fünftürer. Selbst 1,90-Meter-Recken finden vorne noch eine akzeptable Sitzposition – und hinten ist die Kopffreiheit üppiger als erwartet. Nur mickrig hingegen: die schmalen Türablagen. Der **Kofferraum** entspricht dem Klassenstandard. Groß genug, und mit ebener Fläche. Die Rücksitzlehnen sind geteilt umklappbar (allerdings recht schwergängig), die Heckklappe läßt sich nach guter Japan-Tradition vom Fahrersitz aus entriegeln.

Zum Thema **Sicherheit** gilt: Nicht mehr und nicht weniger als die meisten seiner Klassenkameraden, die in den Achtzigern geboren wurden. Erst zum Modellwechsel 1992 wurde die 1,6-l-Version mit ABS und Fahrerairbag – gegen Aufpreis – bestückt. Und erst ab Mitte 1995 gehörten zwei Airbags zum serienmäßigen Lieferumfang.

Beim **Fahrkomfort** mangelt's dem Corolla Compact an Feingefühl. Die Federung schleust vor allem kleine Unebenheiten und Querfugen bis zu den Insassen durch. Lob setzt es indes für die straffen Sitze und die sehr entspannte Sitzposition. Entspannt läßt sich der asiatische Bestseller auch durch den Alltag kutschieren. Nur die Lenkung erfordert mehr Kraft, als manches zarte Wesen aufbringen kann. Und eine Servolenkung war nie im Angebot. Das **Fahrverhalten** hingegen ist so gutmütig, wie es nur sein kann. Keine Tücken, keine bösen Überraschungen, auch nicht bei voller Beladung.



Viel Plastik, wenig Individualität: Toyotas Tarnkappen-Taktik macht den Corolla auffällig unauffällig

Ins Schleudern kommt man höchstens bei der Suche nach dem richtigen **Motor**. Dreckspatzen ohne Katalysator gibt's nur noch bei den über zehn Jahre alten Corollas, ansonsten auch einen Vierventil-Sportler namens GTi mit 116 PS (ab 87), einen 1,8-Liter-Diesel (ab 86) mit 64, später 67 PS – und einen rundum empfehlenswerten 1,6-Liter mit 71 PS (ab 85).

So oder so lautet das **Fazit**: Wer einen optisch unauffälligen, ansonsten aber durchaus attraktiven Kompakten sucht, kann mit dem Corolla vermutlich glücklich werden.

Eine brave graue Maus



Modellgeschichte

1/84
Einführung der Modellreihe mit Frontantrieb

12/85
GLi und Dieselmotor vorgestellt

4/88
Modellwechsel

2/89
Liftback 2.0 GLi, Kombi 1.6 XLi eingeführt

2/90
Neu: 1,6-l- und 2,0-l-Vierventilmotoren

5/92
Modellwechsel: Carina E, wahlweise mit Fließ- oder Stufenheck

3/93
Neu: Kombi-Version

3/95
Neue 1,6-, 1,8- und 2,0-l-Motoren. Fahrerairbag serienmäßig

2/96
2,0-l-Turbodiesel mit 61 kW/83 PS für Kombi erhältlich.

1/98
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Bei Modellen bis Baujahr 1989 gab es die verschiedensten Elektrik-Probleme: gebrochene **Hauptstromkabel**, defekte **Batterien** und **Anlasser**, klemmende **Zündschlösser**, feuchte **Verteilerkappen** und **Zündkerzen**. Hin und wieder stellte auch die **Lambda-Sonde** ihren Dienst ein. Bei den Motoren gab es häufig ungewöhnliche Geräusche und gerissene **Zahnriemen**. Defekte **Zylinderkopfdichtungen** sowie **Thermoschalter** oder undichte **Kühlsysteme** bereiten manchen Motoren ein jähes Ende. Bei den ADAC-Fahrzeuguntersuchungen wurden oft falsch eingestellte **Scheinwerfer**, defekte **Heckleuchten** und gelegentlich schief ziehende **Handbremsen** entdeckt. Defekte **Frontscheiben** und **Fensterdichtungen** kommen ebenso vor wie klappernde **Schiebedächer**. Sowohl die **Zündkabel** wie auch die **Kühlwasserschläuche** sind in Gebieten mit hoher Marderdichte stark gefährdet.

Autos wie der Toyota Carina gewinnen keine Schönheitspreise. Sie zählen eher zur Gattung der grauen Mäuse. Unauffällig, zuverlässig, zäh und langlebig tun sie ihren Dienst, sind immer gut für einen Spitzenplatz in der ADAC-Pannenstatistik. Soviel ist bekannt. Und was ist sonst noch dran an der Maus aus Japan?

Eine ganze Menge. Die aerodynamische **Karosserie** gefällt durch sehr leicht schließende Türen und gute Verarbeitung. Eigenschaften, die nicht nur Mäuse-Fans überzeugen. Familien werden sich wohl in erster Linie am riesigen **Kofferraum** erfreuen, der Gepäck ohne Ende verschluckt. Na ja, fast zumindest. Und daß er durch seine niedrige Ladekante bequem zu beladen ist, freut nicht nur die Hausfrau.

Der **Innenraum** gefällt mit seinem Wohlfühl-Klima. Seine Einrichtung fällt zwar nicht gerade unter das Motto „Schöner Wohnen", an der Ergonomie der geräumigen Fahrgastzelle gibt es dagegen nichts auszusetzen. Alle Hebel und Schalter lassen sich auch ohne ein Studium der Bedienungsanleitung auf Anhieb finden. So stören im Kapitel **Bedienung und Sicht** eigentlich nur Kleinigkeiten: Die Zentralverriegelung funktioniert nur von der Fahrertür aus, die Außenspiegel verkleinern die Rück-Sicht – und wer das tief plazierte Radio bedienen will, muß sich vor ihm verneigen. Zur reichhaltigen Serienausstattung gehören natürlich auch Kopfstützen an den Rücksitzen – gut für die **Sicherheit** der Fond-Passagiere. Ebenso selbstverständlich: Die Gurtschlösser sind an den vorderen Sitzen befestigt, was einen korrekten Gurtverlauf im Beckenbereich garantiert. Ein größeres Risiko droht dem Beifahrer im Carina: Das Ablagefach vor seinen Knien ist sehr scharfkantig.

In punkto **Fahrverhalten** kann der Toyota Carina nicht ganz mit den Besten seiner Klasse mithalten. Die exakte Lenkung vermittelt zwar genug Fahrbahnkontakt, und auch die Bremsen packen kräftig zu, aber der Wurm steckt im Kurvenverhalten: In schnell gefahrenen Biegungen drängt das Heck nach, bricht im Grenzbereich sogar aus. Das verstärkt sich sogar noch bei voller Beladung. Leider bietet das Fahrwerk auch nur durchschnittlichen **Fahrkomfort**. Es ist straff abgestimmt, spricht deshalb bei Querrillen und kurzen Unebenheiten schlecht an. Gut: Bequeme Sitze, die auch auf langen Strecken angenehmen Aufenthalt garantieren, sowie relativ dezente Fahrgeräusche.



Beinahe wie bei BMW: Das Carina-Cockpit ist ergonomisch durchdacht, fühlt sich allerdings etwas billiger an

Die **Motoren**palette ist klein und übersichtlich: Vor 1988 ist nur ein Vierzylinder empfehlenswert: der 1,6-Liter mit 55 kW (75 PS). Danach gibt es den Carina mit sparsamen 1,6-l-Magermix-Motoren und 90 beziehungsweise 102 PS. Erst ab 1989 gab es den Carina mit geregeltem Kat: 1,6 l, 90 PS oder 98 PS (ab 90) und 2,0 l, 121 PS. Diesel-Freunde haben nur eine Wahl: einen 66 PS starken Selbstzünder.

Das **Fazit**: Der Toyota Carina ist eine graue Maus, okay. Aber eine, die alltagstauglich, zuverlässig und günstig zu haben ist.

Fast so leise wie ein Lexus



Modellgeschichte

2/83
Einführung der Modellreihe: Vier- oder fünftürige Limousine mit 1,8-l-Motor (66 kW/90 PS)

7/84
Neu: GLi-Versionen mit 2,0-l-Motor und 79 kW/107 PS

11/86
Modellwechsel. Neu: Kombi-Version. Motoren: 2,0-l- und 2,5-l-Benziner mit 94 kW/128 PS und 118 kW/161 PS (Sechszylinder), 2,0-l-Turbodiesel mit 62 kW/84 PS

8/88
ABS bei Limousinen serienmäßig

9/91
Modellwechsel: Limousine wahlweise mit 2,2-l-Vierzylinder (100 kW/136 PS) oder 3.0-V6 (138 kW/188 PS) erhältlich

6/92
Kombi-Version eingeführt

11/96
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Generell ist der Camry sehr zuverlässig. Dreizehn Jahre nach der Modelleinführung gibt es trotzdem einiges zu erzählen: Motorschäden resultierten zumeist aus undichten **Ölleitungen** und **Filtern**, seltener aus gerissenen **Zahnriemen**. Vor allem beim Diesel sind die **Zylinderkopfdichtungen** oft defekt. In der Elektrik machten defekte **Batterien** und **Anlasser**, lose und korrodierte **Kabelstecker** auf sich aufmerksam. Kraftstoffseitig legten verstopfte **Filter** (Diesel), kaputte **Benzinpumpen** und Fehler in der **Einspritzanlage** den Toyota lahm. **Getriebeschäden** waren baujahrsabhängig: 1988 war die **Automatik** fehlerhaft, 1986 das **Schaltgetriebe**. Auffällig: Karosserieschäden waren kaum zu verzeichnen, Rost hat beim Camry keine große Chance.

Limousinen der gehobenen Mittelklasse können bei Toyota auf eine lange Tradition zurückblicken. Sonderlicher Erfolg war diesen Autos in Deutschland allerdings nie beschieden. Auch der seit 1983 produzierte Camry konnte sich nie gegen Omega, Scorpio & Co. durchsetzen.

An der **Karosserie** wird's nicht gelegen haben, denn die ist beim Camry ebenso wie bei seinen Vorgängern sehr gut verarbeitet und rundherum durch stabile Stoßfänger und Schutzleisten geschützt. Der **Kofferraum** besitzt ein gewaltiges Format und eine umlegbare Rücksitzbank. Es fehlen nur Ablagen für kleinere Gegenstände. Daran mangelt es jedoch nicht im **Innenraum**, wo auch die Insassen reichlich Bewegungsfreiheit vorfinden. Der Fahrersitz ermöglicht eine sehr entspannte Sitzposition.

Typisch japanisch zeigt sich der Camry beim Kapitel **Bedienung und Sicht**. Servolenkung ist serienmäßig, genau wie elektrische Fensterheber und Spiegelverstellung. Bemerkenswert: Lenkradhöhenverstellung, beheizte Außenspiegel und Leselampen sind schon beim Basismodell serienmäßig. Nur um die Übersichtlichkeit nach hinten ist es nicht sonderlich gut bestellt.

Licht und Schatten gibt es bei der **Sicherheit**: Fahrer-Airbag, ABS und glatte Innenraum-Konturen stehen auf der Habenseite, die Gurtgeometrie auf der Rückbank und die zu nah an den Köpfen der Frontpassagiere plazierten Gurtbeschläge hinterlassen dagegen einen faden Nachgeschmack.

Rundum zu befriedigen vermag das **Fahrverhalten**. Für ein so großes Auto läßt sich der Camry sehr handlich bewegen. Die ausgewogenen Fahreigenschaften des großen Japaners vermitteln ein sehr sicheres Fahrgefühl, wobei vor allem der unerschütterliche Geradeauslauf und das gutmütige Kurvenverhalten hervorstechen. Im Unterschied zu den Camrys der frühen Jahre sind beim vorletzten Modell auch die Bremsen hervorragend dosierbar.

Auch beim **Fahrkomfort** zeigt sich, daß die Japaner sich beim Modellwechsel nicht nur auf das Überstülpen einer neuen Karosse beschränkt haben. Die Kritik an den ehemals viel zu kurzen Federwegen hat gezogen, der neue Camry federt zwar straff, aber trotzdem angenehm über alle Unebenheiten hinweg. Und das Geräuschniveau im Innenraum ist so niedrig, daß es fast schon den Standard der Lu(e)xusklasse erreicht. Einen nicht unwesentlichen Anteil daran haben die **Motoren**: Das aktuelle Modell ist wahlweise mit einem 2,2-l-Vierzylinder (100 kW/136 PS) oder einem 3,0-l-Sechszylinder (138 kW/188 PS) erhältlich, wobei schon der kleinere von beiden für ansehnliche Fahrleistungen (Höchstgeschwindigkeit 205 km/h) sorgt.



Nicht aufregend, aber gemütlich: Für Fahrer und Beifahrer bietet der Camry eine sehr entspannte Sitzposition

Das **Fazit**: Die nicht mehr ganz aktuelle Version des Toyota Camry bietet viel gutes Auto für relativ wenig Geld. Leider haben sich seine Qualitäten noch nicht allzu weit herumgesprochen – und so kommt es, daß man bisweilen lange suchen muß, um ein gebrauchtes Exemplar zu finden.

Ungewöhnlich solide



Modellgeschichte

9/87
Neue Modellreihe zunächst als Coupé 480 ES mit Frontantrieb und 1,7-l-Motor vorgestellt

2/88
Turbo-Motor mit 88 kW (120 PS) eingeführt

9/88
Vorstellung des Typs 440: Fünftürige Stufenheck-Limousine mit großer Heckklappe

2/90
Einführung des Modells 460: Viertürige Stufenheck-Limousine mit 1,7-l-Motor und 75 kW (102 PS) oder Turbo-Triebwerk

9/91
Modellpflege. Neu: 1,8-l-Motor mit 66 kW (90 PS)

9/92
Neu: 2,0-l-Benziner

1/94
Einführung des 1,9-l-Turbodiesels

6/96
Einstellung der Modellreihe. Nachfolge-Modell: S40

Mängel und Pannen

Speziell das Turbotriebwerk ist das Sorgenkind der 400er-Baureihe. Thermische Probleme sind kein Fremdwort für das aufgeladene Aggregat. Die Folge: Die **Wasserschläuche** des Kühlsystems platzen. Bei flotter Fahrweise ist die **Kupplung** den hohen Belastungen ebenfalls nicht gewachsen. Unregelmäßigkeiten in der **Elektrik** beeinflussen häufig Zündung und Kraftstoffversorgung. So kommt es zu Defekten am elektronischen **Zündsystem** und der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, die dann ihren Dienst quittiert. Auch defekte **Generatoren** und **Regler** fielen bisweilen auf. Gelegentlich spinnt die **Tankuhr** und gaukelt falsche Werte vor: Da bleibt man leicht wegen Benzinmangels liegen. Ebenso ärgerlich sind Pannen wegen verlorener **Öleinfülldeckel**, gelöster **Scheibenwischer** oder ausgehängter bzw. gerissener **Gaszüge**.

Optisch-stilistische Glanzlichter setzen sie nun nicht gerade, die Volvo 440 (Fließheck) und 460 (Stufenheck). Stattdessen fügen sie sich ins Bild von der „Sicherheit aus Schwedenstahl", jenes unvergänglichen Werbeslogans aus den 60er Jahren, der heute noch Volvos Image bestimmt: sicher und betulich.

Die großflächige **Karosserie** ist gut verarbeitet, der **Kofferraum** befriedigend groß. Dank der asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehne läßt er sich bei Bedarf auch noch erheblich vergrößern. Biederkeit herrscht vor im **Innenraum**, der aber mit einem großzügigen Platzangebot erfreut. Der Fahrersitz ist ebenso höhenverstellbar wie das Lenkrad, das Handschuhfach abschließbar und beleuchtet, darüber hinaus aber gibt es kaum Ablagen. Ergonomisch gut plazierte Bedienungselemente und die übersichtliche Instrumentierung unterstreichen den Eindruck sachlicher Funktionalität, dennoch gibt es Kritik an **Bedienung und Sicht**: Das Kupplungspedal ragt weit in den Fußraum – und Rangieren erfordert eine kraftraubende Kurbelei am Lenkrad.

Mit der **Sicherheit** des Schweden ist es so eine Sache: Die Gurtbeschläge stehen in Kopfhöhe bedrohlich vor, eine harte Armaturenbrettkante ragt vor das Knie des Beifahrers, und die Kindersicherung läßt sich spielend auch von einem Kind ausschalten – so leicht geht das.

Ausgewogen zeigt sich das **Fahrverhalten** des kleinen Volvo: guter Geradeauslauf, gutmütiges Kurvenverhalten, kaum Lastwechselreaktionen. Die Lenkung arbeitet exakt, die Bremsen lassen sich gut dosieren. Nur auf rutschigem Untergrund drehen die angetriebenen Vorderräder leicht durch. Kaum Abstriche muß man dank der ausgewogenen Fahrwerksabstimmung beim **Fahrkomfort** machen, und das gilt auch bei voller Beladung. Bei schneller Autobahnfahrt entwickelt der Schwede allerdings störende Windgeräusche.

Umweltschutz genießt bei Volvo einen hohen Stellenwert, und so verwundert es nicht, daß die Modellreihe 440/460 von Anfang an nur mit Katalysator-Motoren auf den Markt kam. Nur zwei 1,7-l-Triebwerke gab es mit ungeregeltem Kat: 64 kW (87 PS) und 78 kW (106 PS). Eher zu empfehlen sind **Motoren** mit geregeltem Kat: Beispielsweise das 1,7-Liter-Triebwerk mit 75 kW (102 PS), und der ab Baujahr 91 angebotene 1,8 l-Motor mit 66 kW (90 PS). Beide Triebwerke liefern ausreichende Fahrleistungen und arbeiten relativ leise. Nicht ganz unproblematisch und daher nicht uneingeschränkt zu empfehlen ist der 1,7-l-Turbo-Motor: Mit seinen 88 kW (120 PS) operiert er angesichts der Defekthäufigkeit offensichtlich an der oberen Leistungsgrenze des Motorblocks.



Cockpit-Perspektive: Das kantige Karosserie-Design findet im Innenraum seine Fortsetzung

Das **Fazit**: Die kleinsten Volvo-Modelle eignen sich vor allem für Leute, die sich von der kantig-antiken Optik nicht schrecken lassen. Zu angemessenen Preisen gibt es dann eine Menge Auto, das von einer in dieser Klasse ungewöhnlichen Solidität strotzt.

Mit Variant-Syndrom



Modellgeschichte

9/91
Neue Modellreihe als viertürige Stufenhecklimousine vorgestellt

3/93
Fünftürige Kombilimousine zusätzlich im Programm

9/93
2,3-l-Turbo-Fünfzylinder T5 mit 166 kW/225 PS

9/94
Neu: 2,0-l-Fünfzylinder mit 93 kW/125 PS. Seitenairbags serienmäßig

1/95
2,5-l-Fünfzylinder mit 106 kW/144 PS

1/96
Einführung TDI-Motor: 103 kW/140 PS

11/96
Modellpflege und neue Typenbezeichnungen: S70 für die Limousine, V70 für den Kombi

5/97
Neu: 2,3-l-Motor in R-Modellen mit sportlichem Fahrwerk, Allradversion V70 AWD

Mängel und Pannen

Das Auto, dem Volvo die Verdoppelung seines Marktanteils innerhalb kürzester Zeit verdankt, glänzt mit hoher Zuverlässigkeit. Anfangsprobleme mit gesprungenen, weil zu dünnen **Windschutzscheiben** dürften inzwischen nicht mehr auftreten. Zwingende Gründe für einen – bei Volvo nicht ganz billigen – Werkstattaufenthalt sind in letzter Zeit eher Probleme mit der **Leerlaufregelung** oder defekten **Heckklappenschlössern** und **Türdichtungen**. Bei manchen Exemplaren muß sich der Besitzer an Geräusche bei vollem Lenkeinschlag gewöhnen: Sie sind nicht kritisch, können aber auch nicht behoben werden. Bei gelegentlich auftretenden Schaltschwierigkeiten muß die **Kupplung** mit einem Spezialwerkzeug neu eingestellt werden. Achten Sie bei der Probefahrt darauf, daß **Öleinfülldeckel** und **Kühlwasserschläuche** hundertprozentig dicht sind.

Kennen Sie das Variant-Syndrom? Nein? Damit bezeichnet man in Fachkreisen die Eigenschaft einer Limousine, in ihrer Kombi-Version besser auszusehen – und sich besser zu verkaufen. Der beim VW Passat erstmals beobachtete Effekt zeigt sich auch beim Volvo 850.

Die **Karosserie**, die nur bei genauem Hinsehen Zugeständnisse an den Windkanal verrät, sieht mit langem Dach einfach besser aus. Mit kräftigen Stoßfängern, die diesen Namen noch verdienen und einer Verarbeitung nach Art des Hauses, handfest und solide. Unverständlich nur, daß Warndreieck und Verbandkasten immer noch kein eigenes Plätzchen gefunden haben. Obwohl im **Kofferraum** Platz genug wäre: Das Gepäckabteil ist groß und glattflächig, ohne Aufpreis gibt es eine asymmetrisch geteilte und abschließbare Durchladeeinrichtung in den **Innenraum**. Der präsentiert sich in erwartetem Format und könnte auf den Vordersitzen vermutlich sogar einen Elch unterbringen. Nur die Ablagen sind mal wieder etwas mickrig geraten.

Sei's drum, in **Bedienung und Sicht** ist der 850 dafür Spitze. Egal, von welchem Auto man umsteigt – mit dem Volvo kommt jeder klar. Serienmäßig gibt es außer Elektrofenstern vorn und beheizten Spiegeln noch Glatteiswarner und Scheinwerferwischer. Schade nur, daß die hinteren Seitenscheiben sich nur wenig versenken lassen – und das Heck, obwohl sehr hoch, trotzdem für den Fahrer unsichtbar bleibt.

Aber das wird keinen Interessenten aufhalten, Volvos werden nämlich nicht zuletzt wegen der gebotenen **Sicherheit** gekauft. Dafür hat der 850 beste Voraussetzungen: ABS, zwei Airbags, Seitenaufprallschutz – alles an Bord. Und das **Fahrverhalten** ist dazu angetan, daß man das ganze Zeugs gar nicht erst braucht. So kann man dem Volvo in allen Disziplinen wie Geradeauslauf, Kurvenlage oder Lenk- und Bremsverhalten gute bis sehr gute Leistungen bescheinigen. Erkauft werden diese jedoch durch eine Federung, die man bei positiver Sicht der Dinge als sportlich beschreiben kann. Alte Volvo-Kunden aber bemängeln die Einbußen unter der Rubrik **Fahrkomfort**. Schade, laden doch ansonsten leise Fahrgeräusche und gute Sitze zu längeren Touren ein.

Wie auch die **Motoren**: Egal, ob mit 140, 170 oder im T5 mit 225 Pferden, der 850 ist stets gut motorisiert. Alle Triebwerke sind durchzugsstark und ausreichend laufruhig, können aber in diesem schweren Wagen nicht so recht zu Spritsparern avancieren. Dafür versöhnen die Fünfzylinder mit einem angenehmen Sound. Und daß ein skandinavisches Auto eine anständige Heizung und Lüftung hat, versteht sich von selbst. Aber die serienmäßige Sitzheizung ist schon ein feiner Zug der Schweden.



Immer noch typisch Volvo, aber mit leicht modernistischem Touch: die Fahrerperspektive im 850

Das **Fazit**: Der Volvo 850 steht in der richtigen Ecke. Ein großes, sehr gut ausgestattetes Auto zu einem fairen Preis für alle, denen die antiken Hecktriebler bislang immer zu schwerfällig und zu bieder waren.

Solider alter Schwede



Wer sich einen Volvo kauft, könnte sich genau so gut auch einen Mercedes oder BMW leisten. Daß er dies nicht tut, dürfte in vielen Fällen im Streben nach mehr Individualität begründet sein. Andere Volvo-Fahrer denken eher rational. Für sie steht der kantige Schwede für Solidität, für Vernunft auf Rädern. Und so sieht die **Karosserie** auch aus: Als sei sie aus dem Vollen geschnitzt. Und so fühlt sie sich auch an: Sehr gute Verarbeitung und acht Jahre Garantie gegen Durchrostung schaffen Vertrauen für viele tausend Kilometer ohne Ärger.

Experimente wagte Volvo auch im **Innenraum** nicht. Hier ist alles nüchtern durchgestylt. Einfache **Bedienung**, gute **Sicht** und üppiges Platzangebot standen dem Oberhaupt der Volvo-Familie ins Lastenheft geschrieben. Entsprechend bequem reisen vier Erwachsene – und haben reichlich Platz für ihr Gepäck. Der große **Kofferraum** im praktischen Format ist optimal zu beladen, für lange Gegenstände befindet sich in der Rücksitzlehne eine Durchreiche. Nervig: Beim Zuziehen der Kofferraumklappe holt man sich schmutzige Finger. Wem die Stufenheck-Limousine zwickt, der muß Volvo übrigens nicht den Rücken kehren. Der Kombi-Ableger des 940/960 zählt zu den größten Gepäckträgern im Lande und wird bei uns öfter geordert als die Limousine.

Kaum eine andere Marke hat das Thema „passive **Sicherheit**" mehr geprägt als Volvo. Und dieses Image wird gepflegt. Neben speziellen Verstärkungen in der Karosserie sind Gurtstraffer vorne Standard, seit 3/92 haben alle 960er Fahrer-Airbag serienmäßig. Etwas nachlässig: Die Sicherung der Hintertüren kann von Kindern zu leicht entriegelt werden. Erstaunlich: Ungeachtet des klotzigen Äußeren fährt sich der 4,87-Meter-Kreuzer handlicher als vermutet. Gutmütig, mit Mini-Wendekreis und stoischem Geradeauslauf – so charakterisiert sich sein **Fahrverhalten**. Gewöhnungsbedürftig ist lediglich die gefühllose Servolenkung im US-Stil. Wer Vergleiche zu Konkurrenz-Produkten zieht, wird allerdings zugeben müssen, daß der Neuner beim Thema **Fahrkomfort** Defizite hat. Entsprechen Sitze und Geräuschdämmung noch dem Klassenstandard, hinkt das Fahrwerk, vor allem bei den 940er- und Kombi-Modellen (noch mit starrer Hinterachse) doch hinterher. Auf schlechter Piste poltert das Fahrwerk, die Federung filtert Schläge nur ungenügend ab.



Erste Reihe nach Gutsherrenart: Die voluminösen Sessel sind auch ohne Lederbezug noch sehr bequem

Auch die **Motoren** sind nicht gerade Highlights. Am besten gefällt noch der laufruhige 2,9-Liter-Sechszylinder (204 PS) im 960er. Nicht schlecht paßt auch der Basis-Vierzylinder (131 PS) zum großen Volvo. Weitere Alternativen: 2,3 Liter-16 V mit 155 PS (recht rauh), 2,3 Liter-Turbo mit 165 PS (durstig) und 2,4 Liter-Sechszylinder-Turbodiesel mit 109 PS (sparsam, aber ruppig).

Das **Fazit**: Fans dieses Autos müssen akzeptieren, daß es durchaus modernere und agilere Wettbewerber gibt. Denen fehlen aber die Ecken und Kanten.

Mängel und Pannen

Relativ selten steuern Volvo 940/960-Modelle außerplanmäßig Werkstätten an. Zuverlässigkeit und Solidität sind also hier keine leeren Versprechungen, sondern schonen über lange Jahre das Portemonnaie. Laut Mängelreport kommt es bei den Vierzylinder-Benzinern, vor allem bei den Turbos, gelegentlich zu durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen**. Grund: undichte Kühlsysteme. Anfällig scheint auch das **Relais** für die Kraftstoffpumpe bei den Vierzylinder-Benzinern zu sein. Ebenso **Batterie**, **Generator**, elektronische **Zündung** und **Zündkabel**. Beim Diesel fallen die **Keilriemen**, beim Benziner die **Zahnriemen** negativ auf: Sie reißen recht früh. Weiteres Diesel-Problem: Der **Filter** des Kraftstoffsystems verstopft hin und wieder.

Modellgeschichte

10/90
Einführung der Baureihe, wahlweise als Limousine oder Kombi im Angebot

4/91
Leistung des Turbodiesels von 80 kW (109 PS) auf 85 kW (115 PS) erhöht

3/92
Fahrer-Airbag in Modellreihe 960 serienmäßig

10/93
Neu: 2-Liter-Benzinmotor

9/94
Modellpflege für 960: Optisches Facelift, verbesserte Achsen, zwei Sechszylindermotoren mit 2.5 oder 3.0 l Hubraum

11/94
Neu: 2,3-l-Vierzylinder mit 99 kW (135 PS)

6/94
Limousine 940 eingestellt

11/96
Neue Typenbezeichnungen: S90 (Limousine) und V90 (Kombi) sind nur noch als 2,9-l- bzw. 3,0-l-Sechszylinder lieferbar. Ganz neu: Langversion der Limousine

Nicht mehr der jüngste



Modellgeschichte

8/81
Modelleinführung

10/81
Stufenheck-Version Derby

9/82
Coupé eingeführt

9/83
Neuer Motor 1,3 l (40 kW/55 PS)

9/85
Neuer Motor mit 33 kW/45 PS

2/87
1,3-l-Dieselmotor mit 33 kW/45 PS

4/88
Coupé G40

1/90
1,05-l-Motor mit ger. Kat (33 kW/45 PS)

10/90
Modellüberarbeitung. Neu: 1,4-l-Diesel

10/94
Modellwechsel

Mängel und Pannen

Motoröl-Verlust bedingt durch undichte **Nockenwellendichtringe** (bis Bj. 88) steht an erster Stelle der Mängel-Liste. Auch **Kühlwasserverlust** aufgrund gerissener **Schläuche** (bis Ende 85) und leckende **Wasserpumpen** (bis Mitte 87) wurden gemeldet. Viele Eigner alter Polos leben mit unrundem Leerlauf, der auf eine beschädigte Dichtung am **Vergaserflansch** zurückzuführen ist. Auch gerissene **Gaszüge** (88/89) und defekte **Zündkabel**, die zu **Zündaussetzern** und damit auch zu Überhitzungen des **Katalysators** führten, ließen manchen Polo stehen. Defekte **Regler** und lockere **Anschlüsse** führten ebenfalls zu Pannen. Weitere Mängel: defekte **Einspritzpumpen**, vereisende **Vergaser**, defekte **Scheibenwischermotoren**, rutschende **Kupplungen**, Rost an **Handbremsen**, defekte **Stoßdämpfer** und gerissene **Keilriemen**. Bis hin zu den Baujahren 91/92 gab es immer wieder **Motorprobleme**, die auf einen Konstruktionsfehler der Kolben zurückzuführen waren.

Es war einmal ein Kleinwagen, der hieß Polo und galt als das Überauto in seiner Klasse. Das ist lange her, und jetzt ist es wieder so – dank dem neuen Polo. Doch hier geht es noch um den Vorgänger, der nach zehnjähriger Produktionszeit nicht mehr auf der Höhe der Zeit war.

Besonders fällt das in der **Karosserie**-Bewertung auf. So ist der alte Polo, ob als Steil- oder Stufenheck oder als Coupé, ausschließlich dreitürig erhältlich. Damit ist er als Familienkutsche nur bedingt geeignet. Immerhin sprechen aber die gut verarbeitete, robuste Außenhaut und die Tatsache, daß ein Dachgepäckträger montiert werden kann, für ihn.

Letzterer wird in Anbetracht des zwar variablen, aber recht kleinen **Kofferraum**s nützliche Dienste leisten. Speziell die Steilheck-Version ist durch die weit öffnende Klappe, die niedrige Ladekante, und das praktische, glattflächige Format gut zu bepacken. Bei Dunkelheit und Nässe empfehlen wir allerdings das Mitführen einer Taschenlampe und eines Handtuchs, da die Heckklappe nicht über einen verschmutzungsgeschützten Griff verfügt.

Mit Nüchternheit geschlagen: der **Innenraum**. Immerhin kann er rundum mit guter Raumaufteilung und Verarbeitung sowie bequemem Ein- und Ausstieg vorn aufwarten. Das Handschuhfach ist weder abschließbar noch beleuchtet. Die umständlich zu bedienenden Statikgurte im Fond sind nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Auch **Bedienung und Sicht** sind so lala: So gut die Bedienbarkeit der Instrumente und die gute Rundumsicht ankommen, so sehr stören der zu kleine Innen- und die nicht von innen zu justierenden Außenspiegel. Daß der Kleine sich nur schwer in eine Parklücke rangieren läßt (Servo gibt's nicht), macht ihn nicht gerade zum idealen Stadt-Auto. Auch in Sachen **Sicherheit** müssen deutliche Abstriche gemacht werden: Hinten gibt es nur Beckengurte, das Armaturenbrett ist zwar glatt, aber hart – und auch die Türpfosten sowie der Dachbereich sind ungepolstert. ABS und Airbag gab es erst beim Nachfolger-Modell.

Fahrverhalten und auch **-komfort** können sich dagegen sehen lassen, denn der Polo ist kaum aus dem Gleichgewicht zu bringen. Gute Bremsen, stoischer Geradeauslauf mit deutlichem Untersteuern, Laufruhe und zumindest für normal große Menschen entspanntes Sitzen tragen dazu bei. Auch sind Heizung und Lüftung gut zu bedienen, obwohl im Winter die Scheiben nicht immer beschlagfrei zu halten sind. **Motoren** gibt's für jeden Geschmack: Die Palette reicht von 40 PS bis hin zum 115 PS (ab 1991 mit 113 PS) starken G40-Coupé. Seit der Kat-Einführung 1987 besonders empfehlenswert: der 1,3-Liter-Motor mit 55 PS. Und auch zwei Diesel sind im Angebot: ab 1987 mit 45 und ab 1990 mit 48 PS.

Das **Fazit**: Die 17 Jahre, die seit seinem Debüt ins Land gegangen sind, merkt man dem Polo deutlich an. Immerhin wirken sie sich auch positiv auf die Zuverlässigkeit aus.



Die alte Wolfsburger Schule: Kantiger Armaturenträger und skurriles Lenkrad – natürlich noch ohne Airbag

Ziemlich groß, der Kleine



Modellgeschichte

10/94
Modelleinführung des Polo III mit drei Benzinmotoren: 1,0 l, 33 kW/45 PS, 1,3 l, 40 kW/55 PS und 1,6 l, 55 kW/75 PS

12/94
Zusätzlich: 1,9-l-Diesel mit 47 kW/64 PS

5/95
1,3 l ersetzt durch 1,4 l mit 44 kW/60 PS

9/95
Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig

10/95
Stufenheckversion „Classic" auf Basis des Seat Cordoba

10/96
45-PS-Motor ersetzt durch 1,0-l-Aluminium-Motor mit 37 kW/50 PS. Außerdem neu: SDI-Motor mit 47 kW/64 PS und die Top-Version: 1,4 l mit 74 kW/100 PS

7/97
Neu: Polo Variant auf Basis des Seat Cordoba

9/97
Neuer Motor: 1,7-l-SDI mit 44 kW/60 PS

Mängel und Pannen

Der Polo ist ein erwachsener Volkswagen, deshalb pflegt er auch die gleichen Untugenden wie seine größeren Geschwister. An erster Stelle stehen undichte **Kühlschläuche**, dicht gefolgt von hängenden **Thermostaten**. Auch ölundichte **Motoren** (bis Bj. 94) und Schaltungsprobleme sind Polo-Fahrern nicht unbekannt. Der 95er-Jahrgang wurde vereinzelt von defekten **Wegfahrsperren** am Fortkommen gehindert, seltener sind gestörte **Zündanlagen**, bei denen meistens der Hallgeber die Ursache war. Untypisch für VW ist dagegen die verhältnismäßig hohe Anzahl gerissener **Kupplungsseile** und defekter **Kupplungen**. Defekte **Scheibenwischermotoren** zählen ebenso zu den Einzelfällen wie abgefallene **Kühlerventilatoren** und **Motorschäden**.

Autoverleiher können ein Lied davon singen: Wer zum ersten Mal Polo fährt, ist überrascht von der Solidität und dem Komfort, den ein Kleinwagen heute zu bieten imstande ist. Mitverantwortlich dafür ist vor allem die sehr gut verarbeitete und klapperfreie **Karosserie**, deren Stabilität selbst Mittelklasse-Limousinen zur Ehre gereichen würde.
Der **Kofferraum** kann da zwar nicht mithalten, die zwei klassischen Sprudelkisten bringt er jedoch ohne Probleme unter, ebenso Verbandkasten und Warndreieck an dafür vorgesehenen Plätzen. Die für die Passagiere befinden sich naturgemäß weiter vorn, wobei vor allem die lichte Weite des **Innenraums** verblüfft. Die Windschutzscheibe ist weit entfernt von Fahrers Nase – und auch hinten wähnt man sich keineswegs auf den billigen Plätzen, allenfalls die eingesparten Türkontaktschalter sorgen für Verdruß. Im Gegensatz dazu steht der appetitlich aufgemachte **Fahrerplatz**, mit höhenverstellbarem Lenkrad und Drehzahlmesser. Selbst heizbare Spiegel – einzigartig in dieser Klasse – kann VW liefern. Und Servolenkung ist serienmäßig, kostete nur für die Basisversion mit 45 PS Aufpreis.
Wie zunächst auch die Airbags, die seit 1995 zum Serienumfang zählen – und das ABS, das im Herbst 1995 aus der Aufpreisliste verschwand und in die Serie einzog. In Sachen **Sicherheit** hat VW also vorgesorgt. Auch hinsichtlich der aktiven Sicherheit, denn selten lag ein Kleinwagen besser auf der Straße. Der Polo gibt sich wendig wie ein Kart und stellt auch ungeübte Fahrer nie vor unlösbare Probleme.

Wenn der Begriff vom narrensicheren **Fahrverhalten** seine Berechtigung hat, dann hier. Trotzdem gelang es den Wolfsburgern, dabei nicht in Konflikt mit dem **Fahrkomfort** zu geraten: Leer wie beladen ebnet der Polo alle Fahrbahnoberflächen geradezu ein, der Abrollkomfort ist verblüffend. Da sich auch die Geräusche im Rahmen halten und die Sitze besten VW-Standard bieten, empfiehlt sich der Polo sogar als Fernreise-Mobil.
Genug gelobt, jetzt kommen wir zu den **Motoren**. Denn hier gibt es richtig Grund zum Klagen: Die Motoren des ersten Baujahrs nämlich waren durchweg zu durstig. Am achtbarsten konnte sich noch der 1300er mit 55 PS aus der Affäre ziehen, der die Eckpunkte Kraft, Konsum und Laufkultur am besten miteinander zu verbinden wußte. Trotzdem mußte er schon nach einem halben Jahr dem 1,4-Liter mit 60 PS weichen, der alles noch ein wenig besser kann. Auch der spritzige 1,6-Liter mußte sich eine Kur gefallen lassen und bekam eine Multipoint-Einspritzung verpaßt, die seine ehemals ziemlich ungehörigen Trinksitten nun in erträglichen Grenzen hält. Lediglich der Einliter-Basismotor brachte es auf zwei Jahre ohne Veränderungen, ehe er im letzten Herbst von einem Vollaluminium-Triebwerk abgelöst wurde. Im Privatgeschäft wegen massiver Steuernachteile unbedeutend: Der 1,9-Liter-Diesel, den nur die Post AG favorisiert.
Das **Fazit**: In seiner Klasse zählt der Polo zu den Kandidaten, an denen man kaum vorbeikommt. Und wenn, dann liegt es meistens daran, daß die Preise noch zu hoch sind.



Auch das Cockpit wirkt sehr erwachsen: Lenkrad und Armaturen sorgen für einen hochwertigen Eindruck

Eine Klasse für sich



Modellgeschichte

8/83
Modellwechsel zum Golf II

1/84
Einführung Stufenheckmodell Jetta

2/84
Neu: Golf GTI

9/84
Geregelter Kat für 1,8-l-Motor mit 66 kW/90 PS

12/85
107-PS-Kat-Motor für Golf GTI, Jetta GT

2/86
Einführung Golf syncro

2/90
G60-Motor mit 118 kW/160 PS

5/90
Allradmodell Country mit Geländewagen-Optik

9/91
Modellwechsel zum Golf III, Golf II wird parallel weitergebaut

12/92
Modellreihe endgültig eingestellt

Mängel und Pannen

Überhitzungsprobleme sorgen bei älteren Benzinern für Schwierigkeiten. Darum auf defekte **Thermoschalter,** gerissene **Keilriemen** und geplatzte **Kühlwasserschläuche** achten. Die Folge gerissener Keilriemen beim Diesel: Motorschaden durch überspringende Zahnriemen. Kurzschluß sorgt für defekte **Wischerschalter.** Weitere Elektrik-Probleme: lose oder rostige **Kabelstecker**, defekte **Zündkabel** und Ausfall der **Lichtmaschine.** Weitere Mängel: die Gemischaufbereitung der elektronischen **Einspritzung**, defekte Relais' oder lose Kontaktstecker an der **Kraftstoffpumpe** sowie gerissene **Gaszüge** (bis Bj. 90 bei Benzinern) und undichte **Wasserpumpen** (bis 6/91). Außerdem zuviel Spiel an den **Radlagern**, Marderbisse an den **Manschetten** der **Antriebswellen** und defekte **Gelenke** sowie verschlissene **Bremsen.** Rost ist beim Golf II in erster Linie bei **Scheinwerfern** und **Auspuff** ein Thema.

Mit dem Golf I schufen die Wolfsburger eine neue Klasse. Zahlreiche andere Hersteller versuchten ihn zu kopieren, und als sie fast soweit waren, erschien der Golf II: Etwas größer, etwas besser, etwas teurer. Wieder hatten die Niedersachsen die weltweite Konkurrenz abgehängt, diesmal aber endgültig.
Und daß Millionen von Käufern nicht geirrt haben, beweist allein schon seine **Karosserie.** Ob beim Drei- oder Fünftürer, beim Stufenheck-Jetta oder beim Cabrio: Durchweg gute Verarbeitung und alle nur denkbaren Details sprechen für ihn. Lediglich die Frontblinker sind Remplern ausgesetzt, und das Notreserverad reicht nur für den kurzen Weg zur Werkstatt. Auch sein variabler **Kofferraum** läßt bis auf mangelnde Ablagen und Beleuchtung sowie verschmutzende Finger beim Schließen der Hecktür keine Wünsche offen. Das gilt auch für den **Innenraum**: Alles sitzt, paßt, wackelt nicht und hat Luft. Weitere Kommentare überflüssig.
Nur in zwei Test-Bereichen gibt es nennenswerte Mängel. Erstens: **Bedienung und Sicht.** Der Innenspiegel ist zu klein – und der Außenspiegel zu weit hinten angebracht. Außerdem fehlen ein Licht-an-Warnsignal und Innenleuchten-Kontaktschaltungen für die Hintertüren. Da es aber sonst weder an der Übersichtlichkeit noch an der Anordnung der Instrumente, geschweige denn an Extras wie etwa einem Heckscheibenwischer hapert, fallen diese Punkte unter die Rubrik Kleinigkeiten. Ähnlich ist es beim zweiten Mängelbereich, der **Sicherheit**: Lediglich die Frontblinker sind seitlich nicht erkennbar – und die Gurtbeschläge können im Ernstfall für Kopfschmerzen sorgen. Ansonsten gilt auch hier: perfekt bis ins letzte Detail, bei jüngeren Exemplaren kann sogar ABS an Bord sein.
Auch beim **Fahrverhalten und -komfort** ist alles in Butter. Egal, in welcher Situation: Der Golf gibt sich immer gutmütig und handlich. Weder Seitenwind noch Lastwechsel bringen ihn aus der Ruhe. Die meisten Straßenunebenheiten werden durch das angenehm gefederte Fahrwerk und die recht straff gepolsterten Sitze absorbiert. Angenehm auch, daß weder Wind- noch unangenehme Motor- oder Lüftungsgeräusche den Gehörgang quälen. Für einwandfreie klimatische Verhältnisse im Innenraum ist ebenfalls gesorgt.
Auch an der **Motoren**-Vielfalt hapert es nicht. Seit 1985 gab es den 1,8-l-, ab 1987 den 1,3-l- und 1,6-l-Motor schon mit geregeltem Kat. Letzterer ist mit 51 kW/70 PS dabei die ökonomischste Wahl. Gleich gute Leistungen bei geringerem Verbrauch bietet der ebenfalls 70 PS leistende, aber in der Anschaffung etwas teurere Turbodiesel. Etwas schwächer auf der Brust, dafür aber noch sparsamer: der 54 PS starke Saugdiesel. Und wer nicht nageln, sondern sporteln will, wird zum GTI, GTI 16V oder dem 160-PS-Powerpaket G60 greifen.
Das **Fazit**: Der Golf II ist zwar nicht mehr der Jüngste, kann aufgrund seiner konzeptionellen Stärken, der guten Verarbeitung und des dichten Händlernetzes aber immer noch als eine durchaus empfehlenswerte Alternative gelten.



Rechteckig, praktisch, gut: der Jetta. Der riesige Kofferraum beeinträchtigt allerdings die äußere Erscheinung

Kompakt und klassenlos



Modellgeschichte

9/91
Vorstellung der dritten Golf-Generation

1/92
Einführung des Vento

12/92
Neu: Syncro-Variante

4/93
Sportversion Golf GTI 16V

9/93
Einführung Golf III Cabrio, TDI, fünftüriger Variant und Ecomatic

1/94
TDI-Motor für Variant

11/94
Golf Syncro jetzt mit 2,8-l-VR6-Motor

2/95
Cabrio mit TDI-Motor

10/95
Einführung SDI-Motor

3/96
Neu: TDI-Motor mit 81 kW/110 PS sowie 1,6-l-Motor mit 74 kW/100 PS

9/97
Modellwechsel. Kombi, Cabrio und Vento werden vorerst weiter gebaut

Mängel und Pannen

Der Serienanlauf des Golf III verlief nicht so glatt, wie VW sich das gewünscht hatte. Und auch danach reichte es in der ADAC-Pannenstatistik nur zu einem Mittelplatz. Die Mängel: reißende **Poly-V-Riemen**, vergessene **Schlauchschellen** und undichte **Scheinwerfer**. Defekte **Türdichtungen** und klappernde **Fenster** stellten der Verarbeitung kein gutes Zeugnis aus. Im Bereich der Elektrik fielen kaputte **Kraftstoffpumpen** und versagende **Zündanlaßschalter** unangenehm auf. Bei Diesel-Modellen bis Mitte 94 brennt öfter die **Sicherung** der Vorglühanlage durch. Im Pannenfall 80-A-Sicherung einbauen! Darüber hinaus nervten dröhnende **Auspuffanlagen**, quietschende **Bremsen**, Windgeräusche am **Schiebedach**, rubbelnde **Wischer** und ungenaue **Tankuhren**. Defekte **Schlösser** und **Wegfahrsperren** legen den Golf zuweilen ebenso lahm wie gerissene **Kupplungsseile**. Last, but not least: Überdurchschnittlich häufig gab es **Motoren**, die ihr Öl nicht halten konnten.

Die dritte Golf-Generation kann sich nicht nur technisch, sondern auch vom Image her an den Qualitäten ihrer Ahnen messen lassen. Kein anderes Auto verbindet die Abmessungen eines Kompaktwagens, den Komfort viel teurerer Mobile und ein klassenloses Image so perfekt wie der Golf. Zur Wahl stehen eine Schräg- oder Stufenheckversion (Vento) sowie ein Cabrio und ein Kombi (Variant).

Generell ist die **Karosserie** ausgezeichnet verarbeitet, steif und klapperfrei. Gut gelöst wurde die Schmutzwasserableitung, die Seitenscheiben bleiben im Regen völlig sauber. Schlecht: Die lackierten Stoßfänger verkratzen schon bei der geringsten Feindberührung. Der **Kofferraum** ist nicht besonders groß, aber gut zu beladen. Halterungen für Verbandkasten und Warndreieck sind vorhanden, nur der Gurt- und Schloßsalat muß nach dem Umklappen der Rückbank jedesmal neu sortiert werden. Um Dieben das Handwerk zu erschweren, ist der Klappmechanismus beim Vento abschließbar.

Der **Innenraum** bietet mehr Platz, als es zunächst scheint. Mancher fühlt sich von hohen Bordwänden und wuchtigem Armaturenbrett eingemauert, andere lieben diesen Burg-Charakter. Gute Noten kassiert der Golf auch bei **Bedienung und Sicht**: Servolenkung ist abgesehen vom Basismodell serienmäßig, die Schaltung leichtgängig und exakt. Noch auf dem Wunschzettel: bessere Kontrolleuchten für Nebellicht und Beleuchtung auch im Fond. Eine weitere Golf-Domäne ist die **Sicherheit**. Er hatte als erster Kompakter auf Wunsch zwei Airbags (ab 9/92), Flankenschutz serienmäßig und für alle Modelle ABS gegen Mehrpreis (Serie bei VR6, Syncro und 16V). Und den ADAC-Frontal-Crashtest bestand der Golf mit Bravour – ganz im Gegensatz zum Seitencrash, der trotz Sidebags ziemlich in die Rippen ging.

Das **Fahrverhalten** darf man als uneingeschränkt sicher bezeichnen. Der Golf läuft astrein geradeaus und wird auch in Kurven nie zickig, obwohl starke Seitenneigung manche Insassen verunsichert. Pluspunkt: Die exakte Servolenkung darf als Maßstab einer ganzen Fahrzeuggattung gelten. Aber auch beim **Fahrkomfort** macht dem Golf keiner was vor. Alle Geräusche sind gut gedämmt, die Federung gibt sich ausgesprochen sanft – und die Sitze sind bequem.

Die Auswahl an **Motoren** ist eindrucksvoll. Allen voran der VR6: Sechs Zylinder und 2,8 Liter Hubraum garantieren einen Fahrspaß, der die Grenzen der Kompaktklasse niederreißt. Den Kontostand leider auch. Billiger geht es mit einem Diesel: Das Kürzel TDI steht für einen Verbrauch um fünf Liter und enorme Elastizität bei wenig Drehzahl. Sparsam, aber brummig: die anderen Diesel: 64 oder – mit Turbo – 75 PS. Sehr selten: Der Golf Ecomatic – fast eine Seifenkiste: Der Diesel läuft nur, wenn er gebraucht wird, ansonsten wird gerollt.

Das **Fazit**: Mehr als einen Golf braucht man nicht. Und die Tatsache, daß das Bessere des Guten Feind ist, dürfte sich auf das Preisniveau recht angenehm auswirken: Mit dem Erscheinen eines neuen Golf wird der alte in der Regel deutlich billiger.



Das dicke Heck hebt zwar nicht die Optik, wohl aber das Kofferraum-Volumen: Der Vento faßt stolze 550 Liter

Viel Platz für lange Beine



Modellgeschichte

2/88
Neue Baureihe vorgestellt: viertürige Stufenheck-Limousine

4/88
Einführung der Kombi-Version Variant

2/89
2-l-16V-Motor neu

9/89
Neuer 1,9-l-Saugdiesel und aufgeladener G-60-Motor für Variant syncro

11/90
Syncro mit 2-l-Motor

8/91
Neu: 1,9-l-Kat-Diesel und 2,8-l-VR6-Benziner

10/93
Modellpflege: Neuer 1,9-l-TDI-Motor, Airbags und ABS serienmäßig

9/94
Neu: 2,9-l-VR6 im Syncro

10/96
Modellwechsel bei der Limousine

3/97
Modellwechsel beim Variant

Mängel und Pannen

Die Passat-Modelle der Baujahre 91 - 93 nahmen den ADAC-Pannendienst noch häufiger in Anspruch als ihre Verwandten aus der Golf-Sippe. Schadhafte Dichtungen am Verschluß des **Kühlwasser-Ausgleichsbehälters** sorgten häufig für Kühlwasser-Verluste. In der Folge überhitzte der **Motor**, platzten **Kühlwasserschläuche** und brannten die **Zylinderkopfdichtungen** durch.
Den Dieselmotoren machten gerissene **Keilriemen** und defekte **Turbolader** zu schaffen. Schaltprobleme hingen mit der neuen **Seilzugschaltung** zusammen. Löste sich der **Schalthebel** aus der Kulisse, dann lag das an einem abgesprungenen Splint. Weitere Schwachstellen: Defekte an der elektrischen **Kraftstoffpumpe** und an den **Kraftstoffleitungen** beim Diesel, am **Generator**, der **Batterie** und der **Zündanlage**, Undichtigkeiten an den **Scheiben** und den **Blinkleuchten**, wackelnde **Sitze**, defekte **Heckklappenschlösser** beim Variant sowie schadhafte **Auspuffanlagen**.

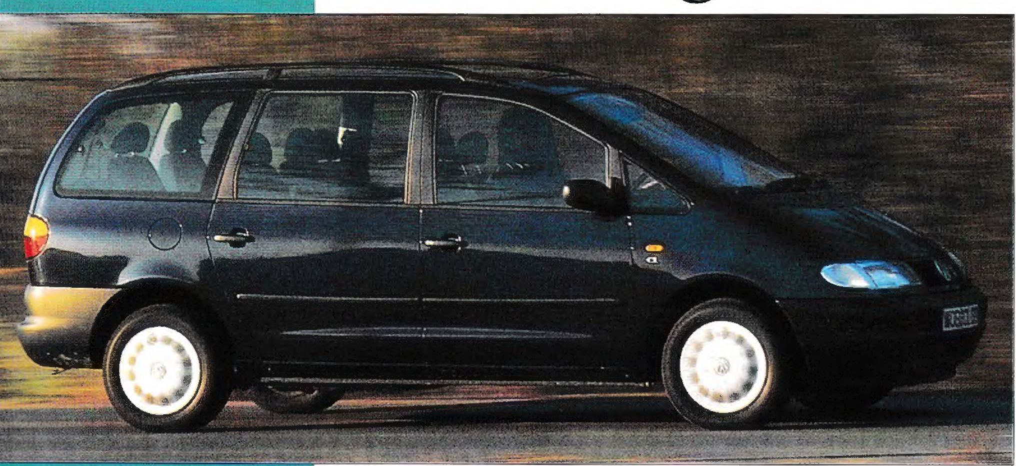
Eines unterscheidet dieses Auto von den meisten seiner Konkurrenten: Wohl niemand wird den Passat wegen seiner äußeren Form kaufen, denn das kantig-sachlich – um nicht zu sagen: langweilig – geformte Wolfsburger Topmodell stellt nun wirklich keine Augenweide dar.
Dafür handelt es sich hier aber um eine Familien-Limousine mit exzellentem Raumangebot. Kein anderes Auto dieser Klasse bietet eine geräumigere **Karosserie**. Selbst im Fond fänden im Notfall auch die Beine von Nadja Auermann genügend Platz. Fast ebenso großzügig wie der **Innenraum** ist der **Kofferraum** bemessen. Das Ladeabteil läßt sich dank umlegbarer Rücksitze nicht nur erweitern, sondern dank eines großen, bis auf die Stoßstange herabreichenden Deckels auch angenehm leicht beladen.
Im Kapitel **Bedienung und Sicht** fallen vor allem zwei Nachteile auf: Die Karosserie ist nicht sonderlich übersichtlich, vor allem wegen der stark abfallenden Motorhaube. Außerdem stoßen die Türen in engen Parklücken oft gegen die Nachbar-Autos. Der Grund: Wegen schwergängiger Türöffner lassen sie sich nicht sehr gefühlvoll öffnen.
Auch die passive **Sicherheit** kam bei der Konstruktion des Passat nicht zu kurz: Glattflächige Konturen im Innenraum verhindern bei einem Unfall das Schlimmste, Modelle ab Baujahr 1994 sind serienmäßig mit Airbags bestückt. Selbstverständlich: höhenverstellbare Gurte an den Vordersitzen. Leider stehen die Gurtbeschläge zu weit vor.

Ausgezeichnet ist das **Fahrverhalten** des VW Passat. Er vermittelt in nahezu jeder Fahrsituation ein sicheres Gefühl – und Modelle jüngerer Baujahre sind teilweise schon mit ABS ausgerüstet.
Die guten Fahreigenschaften gingen nicht zu Lasten des **Fahrkomforts**. Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist sehr gelungen. Obwohl straff ausgelegt, bietet das Fahrwerk dennoch ordentliche Federungsqualitäten. Selbst auf schlechten Straßen liegt der große VW ruhig wie eine Burg. Abgerundet wird das positive Bild durch die sehr bequemen Sitze und die leisen Innengeräusche.
Daran haben auch die **Motoren** ihren Anteil. Besonders gut zum Passat passen der 1,8-l-Vierzylinder mit 66 kW (90 PS) und der 2-Liter mit 85 kW (115 PS). Vom arg schwächlichen 1,6-Liter-Motor mit nur 55 kW (75 PS) ist dagegen ebenso abzuraten wie vom unharmonischen 1,8 Liter mit 79 kW (107 PS). Wer im Passat Power braucht, kann entweder zum Vierzylinder-Vierventiler oder zum G60-Motor mit 118 kW (160 PS) greifen. Noch stärker und laufruhiger ist der VR6 mit 128 kW (174 PS). Für alle drei gilt: Besonders sparsam sind sie nicht. Wer auf den Spritverbrauch achtet, kommt kaum an einem Dieselmodell vorbei. Vor allem nicht am spritverachtenden TDI mit 66 kW (90 PS).
Das **Fazit**: Der Passat ist ein fast perfektes Familienauto, und als Variant auch recht ansehnlich. Positiv auch: Das Erscheinen des Nachfolger-Modells hat das allgemeine Preisniveau etwas erträglicher gestaltet.



Nicht nur vorne bietet der Passat großzügige Platzverhältnisse: Auch im Fond geht's sehr geräumig zu

Eine Frage des Charakters



Modellgeschichte

6/95
Einführung der fünftürigen, mit dem Ford Galaxy baugleichen Großraum-Limousine. Motoren: 2,0 l (85 kW/115 PS), 2,8-l-VR6 (128 kW/174 PS) sowie ein 1,9-l-TDI (66 kW/90 PS)

5/96
Einführung des ebenfalls baugleichen Seat Alhambra

11/96
Allradantrieb für Galaxy und Sharan VR6. Neuer Motor: 1,9-l-TDI mit 81 kW/110 PS für Sharan

Mängel und Pannen

Die Mängelliste bei Sharan und Co. fällt bislang noch angenehm kurz aus, doch speziell den VW trifft der schwerste Fehler: Beim Zweiliter-Benziner kann die **Auspuffanlage** im vorderen Bereich ohne lange Vorwarnzeit brechen, der Motor sollte dann wegen latenter Brandgefahr unverzüglich abgestellt werden. In Einzelfällen sind auch schon TDI-Motoren geplatzt, defekte **Generatoren** und als Folgeschäden entladene **Batterien** runden die kleine Palette der registrierten Pannen ab.

Fast schien es, als hätten die Kunden nur auf dieses Auto gewartet. Bereits vor dem Verkaufsstart Mitte 1995 waren Lieferzeiten zu beklagen, wie VW sie nie zuvor erlebt hatte. Trotzdem gab es kaum Abwanderungstendenzen, obwohl mit Ford Galaxy und später Seat Alhambra das gleiche Auto mit anderen Typenschildern wesentlich früher zu haben gewesen wäre.
Die Verarbeitungsqualität der fünftürigen **Karosserie** ist schließlich bei allen drei Resultaten dieser Gemeinschaftsproduktion ausgezeichnet, wobei sich Ford den Luxus eigener **Motoren** erlaubt: Die Kölner vertrauen nicht auf den Zweiliter des VW-Konzerns, sondern bauen ihren eigenen ein, dazu einen starken und recht sparsamen 2,3-Liter – die empfehlenswerteste Motorisierung der Baureihe. Diesel und VR6 dagegen kommen auch im Galaxy von VW, wobei der in anderen Produkten des Hauses so souveräne 90-PS-TDI in der unerhört schweren Großraumlimousine eine ziemlich klägliche Figur abgibt – und der Sechszylinder die Grenzen des akzeptablen Verbrauchs sprengt. Empfehlenswert dagegen ist der 110-PS-TDI, der aber ausschließlich dem Sharan vorbehalten bleibt.
Im **Innenraum** herrscht Eintracht, je nach Ausstattung und Bestuhlung transportiert der „Shagalbra" bis zu sieben Personen. Wobei die beiden hinteren Stühle eher die Rolle von Notsitzen einnehmen, sehr hoch montiert sind und schon deshalb die Kopffreiheit einschränken. Eingeschränkt ist auch das Ladevolumen, sieben Personen müssen sich 200 Liter teilen; nach Ausbau der Notsitze faßt der **Kofferraum** dann immerhin mehr als 700 Liter.
Am **Fahrerplatz** entdeckt man einen interessanten Mix von Ford- und VW-Elementen, was der Bedienungsfreundlichkeit aber nicht abträglich ist. Seat durfte anscheinend nichts beisteuern. Auch finanziell wird die spanische Marke drangsaliert – die Kaskoklassen für den Alhambra liegen merkwürdigerweise höher als bei Galaxy und Sharan. In der **Sicherheit** dagegen herrscht Gleichstand: ABS und Airbags sind serienmäßig, desgleichen Gurtstraffer vorn und Stopper an allen Plätzen. Einig ist sich das Trio auch im **Fahrverhalten**, wo es mit seiner präzisen Lenkung und überraschender Handlichkeit sogar den Maßstab in dieser Klasse setzt. Vorbildlich auch die Bremse, die selbst mit fast 2,4 Tonnen Gesamtgewicht keine Probleme bekommt.



Nur die hohe Sitzposition vermittelt Van-Gefühle – das Cockpit könnte auch einer Limousine entstammen

Der **Fahrkomfort** wird von einer recht straffen Federung geprägt, die den Aufbau auch bei voller Beladung sehr ruhig hält. Lediglich in Wechselkurven zeigt starke Seitenneigung die Grenzen der Dämpfung auf. Verbesserungsfähig dagegen der Innengeräuschpegel: Speziell die Diesel und der Zweiliter-VW-Motor arbeiten ziemlich lautstark.
Das **Fazit**: Obwohl beinahe identisch, entwickeln die drei Vans doch unterschiedliche Charaktere. Das beste Motoren-Sortiment bietet der Ford Galaxy, den etwas höheren Wiederverkaufswert der Sharan.